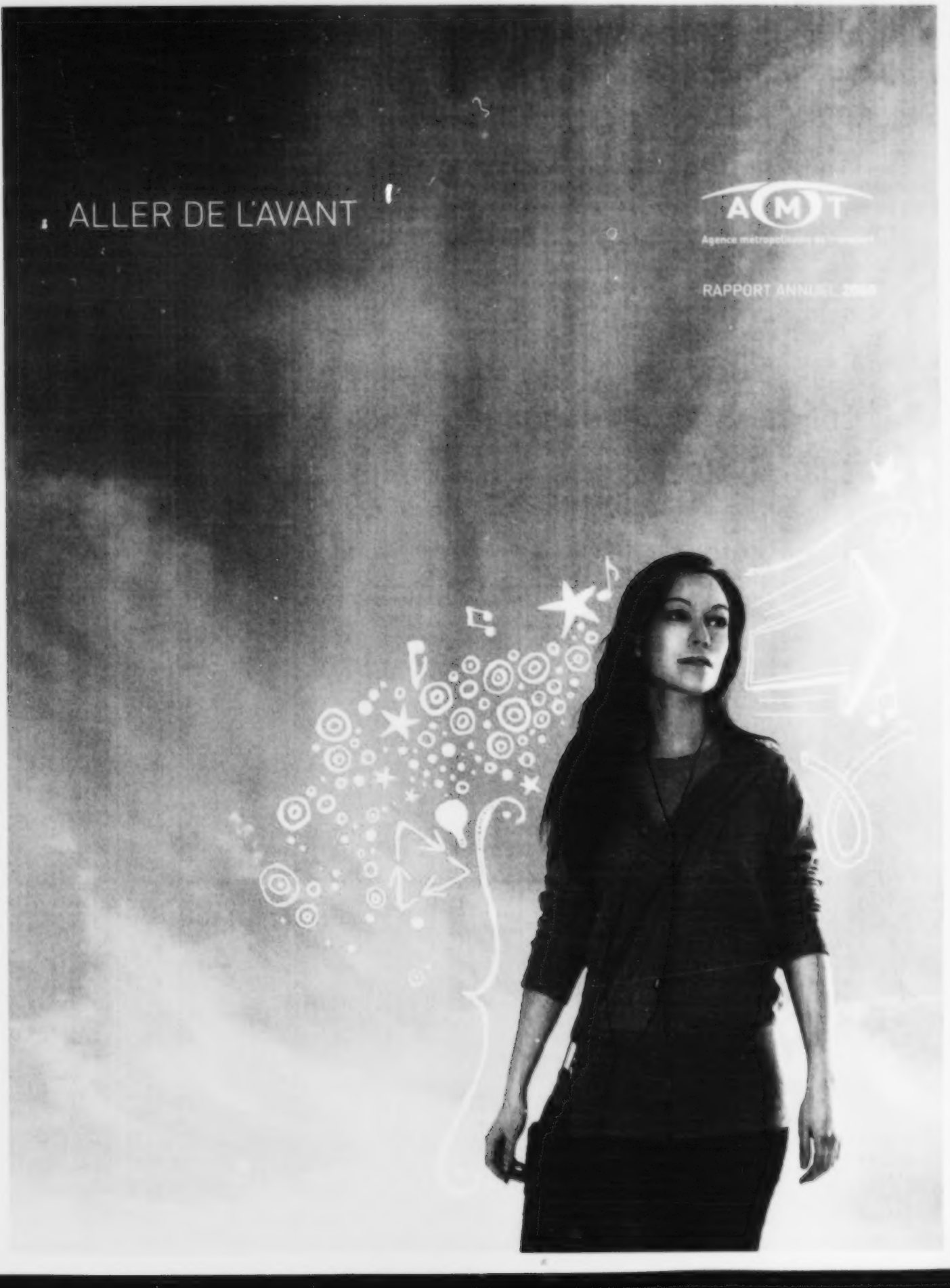
ALLER DE L'AVANT

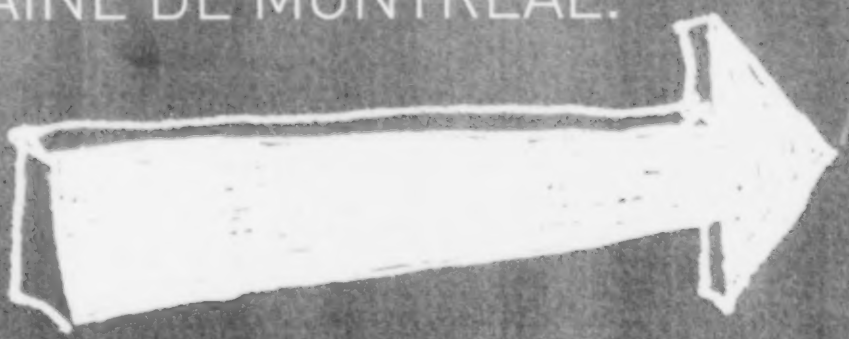
AMT

Agence métropolitaine de transport

RAPPORT ANNUEL 2008



AU CŒUR DE LA MISSION DE L'AMT :
AMÉLIORER DE FAÇON CONTINUE L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.



SOMMAIRE

6 MOT DU PRÉSIDENT
2008 : Un élan vers l'avenir.

9 MISSION
Aller de l'avant avec les transports collectifs.

10 UNE MULTITUDE D'INITIATIVES
D'abord le client
10 > Titre TRAM
11 > Promotions et incitatifs pour la clientèle
11 > Carte OPUS
12 > Réseau de transport métropolitain – Autobus
12 > Terminus Centre-ville
12 > Transport adapté
13 > Systèmes de transport intelligents
13 > Google Transit
14 > Allego
14 > En ville sans ma voiture !
14 > Escapades en train

18 PLANIFICATION
Demain, c'est maintenant.

20 MOBILITÉ URBAINE
De plus en plus !

26 GRANDS PROJETS
26 > Train de l'Est
28 > Locomotives bimodes et voitures à deux étages
28 > Jonction de l'Est
29 > Centres d'entretien

30 STATIONNEMENTS INCITATIFS
1 123 places de plus en 2008

34 DÉVELOPPEMENT DURABLE
Pour une mobilité durable

37 SÛRETÉ ET SÉCURITÉ
Se sentir en sécurité

39 RESSOURCES HUMAINES
On encourage la relève !

40 GOUVERNANCE
40 > Conseil d'administration
42 > Équipe de direction

45 FINANCES

50 ÉTATS FINANCIERS

56 NOTES AFFÉRENTS AUX ÉTATS FINANCIERS

72 RÉSEAUX DE L'AMT, EN BREF

Montréal, le 30 avril 2009

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'AMT pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2008, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport* (LRQ, chapitre A-7.02).

Ce rapport présente les activités de l'AMT pour l'année 2008 ainsi que les états financiers approuvés par le conseil d'administration de l'Agence.

Veuillez recevoir, Madame la Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le président-directeur général,

Joël Gauthier

Lettre au président de l'Assemblée nationale

Monsieur Yvon Vallières
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2008.

Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre des Transports du Québec, responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport,

Julie Boulet

Julie Boulet
Québec, le 14 mai 2009

MOT DU PRÉSIDENT

2008 : UN ÉLAN VERS L'AVENIR

Chaque initiative proposée par l'AMT fait partie d'une vision d'ensemble du développement de la grande région métropolitaine. Toutes ces initiatives nécessitent et nécessiteront des investissements considérables de même qu'un appui solide de l'ensemble des parties prenantes aux transports collectifs. Au cours des trois prochaines années, l'AMT investira au moins 1,25 milliard $ dans le développement du réseau.

L'AMT est guidée par sa mission et par les besoins croissants de la population de la grande région de Montréal. Nous nous efforçons de voir le territoire dans sa globalité afin d'offrir des alternatives de transport pour chacun de ses corridors. Nous consacrons nos ressources à faciliter les déplacements des personnes dans tout le réseau métropolitain par le biais d'une meilleure intégration des services. Et le travail ne fait que commencer : plus que jamais auparavant, le train est appelé à prendre une place grandissante dans les habitudes quotidiennes des gens, tout comme le métro et l'autobus. Les transports collectifs sont désormais une alternative valable à l'utilisation de l'automobile personnelle. D'ailleurs, les résultats de la dernière enquête Origine-Destination, menée à l'automne 2008, nous éclaireront encore davantage sur la mobilité urbaine lorsqu'ils seront dévoilés, à la fin de l'année 2009.

Dans une perspective de développement à long terme, nous devons continuer à fournir les efforts nécessaires afin de raffiner les services en les rendant plus accessibles, plus efficaces, et en procurant un plus grand confort. Les voitures personnelles offrent des avantages et nous en sommes conscients, mais les bénéfices inhérents aux transports collectifs les rendent concurrentiels. Leur promotion et leur amélioration constante nous permettront de les intégrer encore plus facilement au quotidien des citoyens. Sur ce plan, nos actions visent entre autres la modernisation et l'agrandissement du réseau de trains de banlieue, l'ajout de nouvelles voies réservées aux autobus aux heures de pointe, la construction de nouveaux équipements de transport et incluent d'autres projets qui ont une portée significative pour les citoyens. Par ailleurs, le contexte économique, la congestion routière, l'augmentation, en 2008, du prix de l'essence et la grande préoccupation des gens face à l'environnement ont eu pour effet d'accroître l'achalandage dans le réseau.

Les chiffres sont éloquents : en 2008, les réseaux de la STM, du RTL, du STL et des CIT ont affiché des hausses respectives de 4 %, de 4,1 %, de 2,1 % et de 7,8 % par rapport à 2007. Quant aux trains de banlieue, le nombre de déplacements sur les cinq lignes en service a atteint le cap des 15,7 millions, soit une hausse de 4 % par rapport à 2007.

Des projets et des investissements / En 2008, l'AMT a mis en œuvre des projets importants, dont certains n'étaient qu'à l'étape d'avant-projet en 2007. Des stationnements incitatifs ont été ajoutés afin de répondre à l'achalandage grandissant. Le Terminus Centre-ville, qui avait déjà atteint sa pleine capacité en 2007, a fait l'objet d'un réaménagement en ajoutant des sites d'appoint. En ce qui a trait aux trains de banlieue, le projet du Train de l'Est a passé l'importante étape de la consultation et est actuellement à la phase des plans et devis, préalable à la construction sur le territoire montréalais. Il devrait entrer en service en 2010. Nous avons passé des commandes pour acheter du matériel roulant. Huit 20 locomotives bimodes (électrique et diesel). Une trentaine de nouvelles voitures à deux étages seront livrées en 2009 et 150 seront sur les rails en 2010. Notre capacité d'accueil augmentera ainsi de 70 %. De plus, au cours des prochaines années, l'AMT aura enfin ses propres garages et centres d'entretien. Le parc de matériel roulant de l'AMT passera de 200 à plus de 300 unités d'ici 2015.

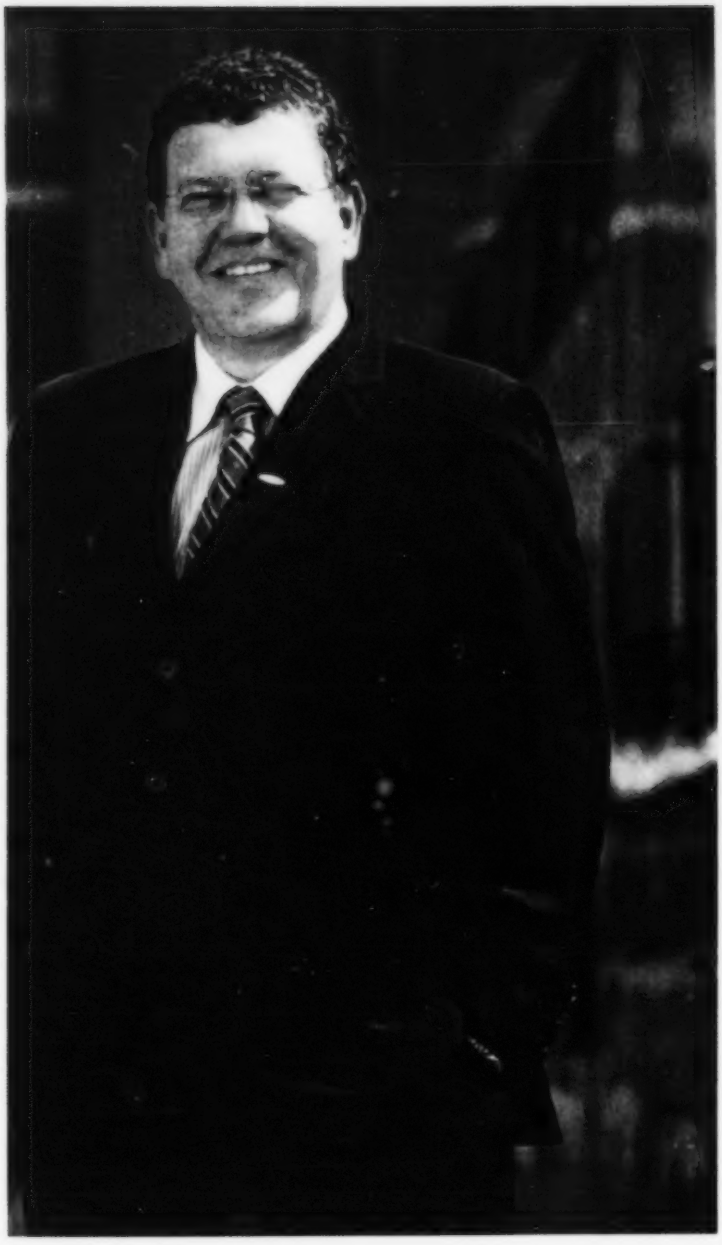
Les efforts qui sont consentis par nos équipes et par celles de nos partenaires valent la peine puisqu'au bout du compte, nous savons que nous pouvons faire une différence dans le quotidien des citoyens.

Le client occupe une place centrale / Le développement des transports collectifs a un effet structurant sur le tissu urbain. Autour d'une nouvelle gare ou d'un terminus, on voit apparaître un parc, des projets domiciliaires ou des commerces de quartier. C'est l'application de ce qu'on appelle, en anglais, le *TOD : Transit Oriented Development*, soit l'aménagement axé sur le transport collectif. Afin d'assurer la pérennité des transports collectifs dans la grande région métropolitaine et de les intégrer dans la vie quotidienne des gens, nous ne faisons donc pas que construire et proposer des infrastructures et des moyens de transport. Nous faisons tout pour en faciliter l'accès par différents programmes de promotion tels qu'Allego, par des événements tels que la journée *En ville sans ma voiture !*, par des programmes de fidélisation et par l'implantation d'un système de vente et de perception qui repose sur la carte à puce sans contact. Et nous innovons, notamment par l'implantation de systèmes de transport intelligents (STI) qui faciliteront les déplacements de notre clientèle.

MOT DU PRÉSIDENT

L'AMT agit en partenariat / L'AMT ne pourrait atteindre ses objectifs sans la collaboration de tous les intervenants intéressés par les transports collectifs dans la région métropolitaine. Et le rôle de ses partenaires est prépondérant. La mission de l'AMT l'oblige à assumer un bon leadership pour convaincre les différents paliers de gouvernement d'investir massivement, dans les prochaines années et les prochaines décennies, dans les infrastructures de transport. L'AMT est peut-être victime de son succès et nous y décodons un message clair d'encouragement à continuer dans la voie qu'elle a empruntée : répondre promptement aux besoins des citoyens. Nos études nous permettent de prévoir nos actions. Elles nous convainquent d'aller de l'avant, du côté des bâtisseurs de l'avenir de Montréal, sixième région en Amérique du Nord pour le transport ferroviaire de passagers. Nous disposons de tous les outils nécessaires afin de demeurer un leader en matière de transport.

Joël Gauthier
Président-directeur général



MISSION

GO!
JE VAIS OÙ JE VEUX
COMME JE VEUX
SABRINA LAFORTUNE
ÉTUDIANTE

MISSION

ALLER DE L'AVANT AVEC LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

Améliorer de façon continue l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal est au cœur de la mission de l'AMT. Pour remplir ce rôle, elle bénéficie du statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relève de la ministre des Transports du Québec. Ses activités ont débuté le 1er janvier 1996.

L'Agence métropolitaine de transport :

- planifie, coordonne, intègre et fait la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires ;
- exploite les réseaux de trains de banlieue et de transport métropolitain par autobus ;
- contribue à l'amélioration de l'efficacité des routes à vocation métropolitaine ;
- planifie et construit tout prolongement du réseau de métro ;
- participe au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région ;
- soutient financièrement les neuf organismes de transport adapté participant actuellement au projet d'intégration des services ;
- met à la disposition de ses partenaires son expertise et des outils qui répondent à divers besoins en matière de financement et de gestion des déplacements.

Le territoire de l'AMT :

- regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ;
- s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord-sud ;
- s'étend de Hudson à Contrecœur dans l'axe est-ouest.

Les partenaires de l'AMT :

Partenaires municipaux

- 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake
- 12 municipalités régionales de comté (MRC)
- 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Partenaires gouvernementaux

- Ministère des Finances du Québec
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)
- Conseil du trésor du Québec
- Transports Canada

Transport

- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- 3 sociétés de transport :
  - Réseau de transport de Longueuil (RTL)
  - Société de transport de Laval (STL)
  - Société de transport de Montréal (STM)
- Association des conseils intermunicipaux de transport (ACIT)
- 9 conseils intermunicipaux de transport :
  - CIT de Chambly-Richelieu-Carignan
  - CIT de la Presqu'île
  - CIT de la Vallée-du-Richelieu
  - CIT de Sorel-Varennes
  - CIT du Haut-Saint-Laurent
  - CIT du Sud-Ouest
  - CIT Laurentides
  - CIT Le Richelain
  - CIT Roussillon
- 1 conseil régional de transport : CRT de Lanaudière
- 1 municipalité qui organise elle-même ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie
- 13 organismes de transport adapté

ACCÈS
AU RÉSEAU :
ALLER DE
L'AVANT.

Avec les stationnements incitatifs /

Lundi matin, 7 h 13. Les enfants sont prêts pour l'école, sac sur le dos et boîte à lunch à la main. Les parents sont prêts à partir et démarrent la voiture. Ils conduisent d'abord les enfants à l'école, puis se rendent au travail. Avec leur automobile? Oui et non. Ils feront une partie du trajet en voiture jusqu'au nouveau stationnement incitatif du terminus, créé pour répondre aux attentes de gens qui, comme eux, n'ont pas envie de subir les désagréments de la congestion routière. Puis ils entreront dans le monde des transports collectifs.

En 2008, l'achalandage des 61 stationnements incitatifs de la région métropolitaine, qui offraient 28 980 places, a franchi le cap des 5,5 millions, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 2007. En 2009, plus de 1 200 nouvelles places de stationnement seront ajoutées au réseau.

Pour en savoir plus, lisez ces pages :

12 RTM-A
14 Allégo
18 Demain, c'est maintenant.
30 Stationnements incitatifs
34 Pour une mobilité durable

Avec les voies réservées /

Les voies réservées permettent aux autobus d'éviter la congestion routière. En 2008, 23,7 millions de déplacements ont été effectués sur les 85,2 km de voies réservées de la région métropolitaine.

Pour en savoir plus, lisez ces pages :

12 RTM-A
13 Systèmes de transport intelligents
18 Enquêtes Origine-Destination

Avec les terminus /

Le rituel quotidien de milliers de personnes est de transiter par les terminus à l'aller et au retour. En 2008, une moyenne de 266 500 passages quotidiens a été enregistrée dans les 16 terminus métropolitains de l'AMT. Les terminus sont devenus des milieux de vie et le moindre petit détail compte dans leur conception. Nous y apportons constamment des améliorations, notamment en ajoutant, autour, des stationnements incitatifs, ou en agrandissant les stationnements existants.

Pour en savoir plus, lisez ces pages :

10 Titre TRAM
12 Terminus Centre-ville
20 De plus en plus!
37 Se sentir en sécurité

Avec les trains de banlieue /

En 12 ans, le train de banlieue est devenu un élément clé du développement des transports collectifs dans la grande région métropolitaine. Un nombre croissant de citoyens le préfèrent désormais à leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail. Bientôt, une nouvelle ligne verra le jour : le Train de l'Est. Dès l'automne 2009, de nouvelles voitures à deux étages seront intégrées au réseau, pour un grand total de 160 d'ici 2011. 20 locomotives bimodes ont été acquises et sont actuellement en production. Tout cela pour répondre à des besoins pressants : ceux des clients.

Pour en savoir plus, lisez ces pages :

14 Escapades en train
20 De plus en plus !
26 Train de l'Est
28 Locomotives bimodes et voitures à deux étages
28 Jonction de l'Est
29 Centres d'entretien

Avec les autobus /

L'autobus est un concurrent direct de l'automobile. Il partage les mêmes rues et routes, et il va [illegible] le métro et le train ne peuvent aller. Plusieurs lignes d'autobus, dont les express métropolitains, profitent d'un privilège que les citoyens apprécient : les voies réservées. Aux heures de pointe, alors que les bouchons de circulation immobilisent les automobiles et mettent leurs conducteurs à l'épreuve, les autobus circulent. Leurs passagers se laissent conduire.

Pour en savoir plus, lisez ces pages :

11 Carte OPUS
12 RTM-A
13 Google Transit
18 Enquêtes Origine-Destination
20 De plus en plus !

Avec le métro /

Le métro de Montréal a vu le jour à l'automne 1966. Aux premières lignes se sont ajoutées, au cours des ans, de nouvelles stations, puis un nouveau circuit : la ligne bleue, en 1986. En 2007, une nouvelle étape a été franchie avec l'ouverture, sur le territoire de Laval, de trois nouvelles stations de métro : Cartier, de la Concorde et Montmorency. Elles étaient attendues, mais leur succès a été encore plus grand que prévu : en 2008, un an après leur mise en service, leur achalandage représentait 3 % de l'ensemble du réseau du métro.

Pour en savoir plus, lisez ces pages :

11 Carte OPUS
12 RTM-A
12 Terminus Centre-ville
13 Systèmes de transport intelligents
18 Enquêtes Origine-Destination
20 De plus en plus !

UNE MULTITUDE D'INITIATIVES

D'ABORD **LE CLIENT**

« Accès » est sans aucun doute un mot clé à l'AMT et chez ses partenaires : l'accès au transport adapté, au métro, à l'autobus, au train ; l'accès aux terminus et aux gares grâce à des stationnements incitatifs. Et ça va plus loin encore : nous voulons donner aux clients l'accès à divers services auxquels nous avons contribué par différentes initiatives.

Titre TRAM / Le système tarifaire métropolitain régit la tarification interréseaux des services de transport collectif de la grande région de Montréal par autobus, train et métro. Le titre mensuel TRAM, qui permet de circuler sur tous les réseaux, offre aussi aux clients des rabais avantageux de 15 % à 25 % pour l'achat de plusieurs titres.

› **Croissance soutenue :** En 2008, 1 098 547 titres mensuels TRAM ont été vendus, générant des recettes de 112 M$ partagées avec les organismes de transport, en fonction de l'utilisation proportionnelle de chaque réseau par les clients. Ceci représente une hausse des ventes de 9,3 % par rapport à 2007.

› **Conditions tarifaires harmonisées :** L'AMT coordonne d'importants efforts pour l'harmonisation des tarifs en vigueur dans la région, notamment dans les zones tarifaires locales et métropolitaines. L'Agence travaille également à l'uniformisation et à la simplification de certaines structures tarifaires.

› **Intégration à la carte OPUS :** La carte OPUS étant maintenant disponible dans toutes les billetteries métropolitaines, tous les réseaux utilisent le support.

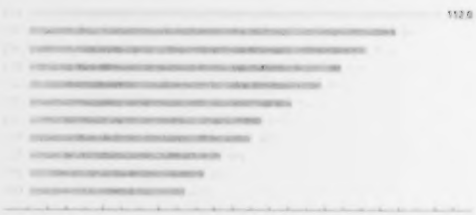
› **En bref :**
- 3 modes de transport (métro, train, autobus)
- 8 zones tarifaires
- 14 organismes de transport
- 91 municipalités, dont sept hors territoire
- 11 billetteries métropolitaines
- 430 points de vente sur l'ensemble du territoire

Tout commence avec les besoins du client. S'il désire partir du point A et se rendre au point B, nous mettons en place des moyens pour lui faciliter la vie. Nos projets, petits et grands, reflètent l'évolution des besoins de notre clientèle.

UNE MULTITUDE D'INITIATIVES

TRAM VENDUES

RECETTES MÉTROPOLITAINES - TRAM (en millions de $)



Promotions et incitatifs pour la clientèle / Malgré une croissance soutenue de l'achalandage des transports collectifs, il demeure difficile de convaincre les citoyens de modifier leurs habitudes quotidiennes. C'est pourquoi nous travaillons à développer divers incitatifs. En voici des exemples :

- **TRAM postale :** l'abonné reçoit ses titres mensuels de l'AMT à domicile, avec la possibilité d'interrompre son abonnement sans pénalité ;
- **TRAM annuelle :** l'abonné reçoit à domicile 12 titres mensuels consécutifs de l'AMT, de la Société de transport de Laval (STL) ou du CIT Sorel-Varennes pour le prix de 11. Une économie de 8,3 % ;
- **accès annuel Allégo aux transports collectifs :** l'abonné reçoit, sur son lieu de travail, 12 titres consécutifs de l'AMT, de la STM, de la STL, du RTL ou des CIT, avec l'application d'un rabais mensuel de 8,3 % ;
- **duo auto+bus :** jumelant l'abonnement annuel aux transports collectifs, ce programme permet aux membres du service de voiture en libre-service Communauto d'obtenir, au choix, un abonnement annuel gratuit à Communauto (annulation du droit d'adhésion) ou à 12 titres consécutifs de l'AMT ou de la STL pour le prix de 11 ;
- **Faites de l'air ! :** géré par l'Association québécoise de la lutte contre la pollution atmosphérique, ce programme permet aux propriétaires qui mettent leur véhicule âgé à la ferraille de recevoir six titres mensuels consécutifs de l'AMT.

L'intérêt pour des abonnements simples et avantageux ne fait aucun doute pour soutenir la croissance des prochaines années.

Carte OPUS : circuler sans complications / Les sociétés de transport de la région métropolitaine, de concert avec le Réseau de transport de la Capitale et l'AMT, se sont regroupées afin de participer au projet novateur de la carte OPUS.

Lancée en avril 2008, cette carte à puce vise une meilleure intégration des différents titres disponibles sur l'ensemble du territoire de l'AMT ainsi que sur le Réseau de transport de la Capitale, tout en améliorant la distribution des titres de transport. Permanente, elle est rechargeable aux loges de métro, aux distributrices automatiques, aux points de vente habituels et aux billetteries métropolitaines.

Avec la carte à puce, le service devient personnalisé. En effet, le client qui le désire peut enregistrer sa carte de telle sorte qu'en cas de perte ou de vol, il pourra récupérer sur une nouvelle carte la valeur des titres de transport qu'il détenait.

Par ailleurs, l'arrivée de la carte OPUS ouvre la voie à des études détaillées sur les besoins des clients. Les données recueillies sur leurs déplacements contribueront à améliorer le service de manière importante dans l'ensemble du réseau de transport collectif de la région métropolitaine.

UNE MULTITUDE D'INITIATIVES

Réseau de transport métropolitain - Autobus / Le RTM-A est constitué d'axes de transport sur lesquels des services de transport collectif sont offerts. Ces axes sont dotés d'équipements d'accueil (terminus et stationnements incitatifs). Des voies réservées sont aménagées afin de diminuer les temps de parcours et d'assurer une meilleure fiabilité. Le tout permet d'optimiser un accès facile aux transports collectifs sur le territoire de l'AMT où la densité de la population est plus faible.

Grâce aux mesures mises en place le long des axes de transport collectif, le RTM-A permet de relier efficacement tous les secteurs de la région métropolitaine. Face à une congestion sans cesse grandissante sur le réseau routier, il constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal : en 2008, 2,6 millions d'automobilistes profitaient d'un stationnement incitatif, 23,7 millions de clients empruntaient des autobus qui circulent sur des voies réservées métropolitaines, et quelque 71,2 millions transitaient par les terminus métropolitains.

Terminus Centre-ville / Ouvert en 1992 et situé au 1000, De la Gauchetière, au centre-ville de Montréal, le Terminus Centre-ville (TCV) est au cœur du réseau des transports collectifs. Chaque jour, plus de 44 400 déplacements y sont comptés. Un nombre plus élevé que jamais auparavant, conséquence directe de la croissance constante de l'achalandage dans les transports collectifs, qui résulte en partie de la *Politique québécoise du transport collectif*.

Le Terminus Centre-ville dessert annuellement 11,4 millions de passagers, et on y effectue quotidiennement 900 mouvements de véhicules. À l'heure de pointe du soir, on peut y observer jusqu'à cinq départs à la minute, soit un départ toutes les trente secondes.

En 2007, ce terminus intérieur avait atteint sa pleine capacité et nous désirions étendre les services offerts aux clients afin de permettre l'accroissement de l'offre de services en transport collectif et ainsi répondre à l'augmentation de la demande face aux fluctuations du coût de l'essence. Ainsi, nous avons procédé à la réorganisation du terminus, ce qui a entraîné la relocalisation, sur des quais aménagés le long des trottoirs, de certains services du CTTVR, de Sainte-Julie, du CTTSO, du CTTHSL, ainsi que les lignes 86 et 87 du RTL, qui desservent le territoire de Boucherville.

L'AMT poursuit ses efforts afin de continuer à développer ses services au cœur du centre-ville de Montréal, malgré la rareté de sites disponibles et les conditions de circulation très exigeantes.

Transport adapté / Le transport adapté constitue un mandat fondamental de l'AMT. Selon nous, les transports collectifs doivent être accessibles à tous. D'ailleurs, l'accès au réseau régulier est soumis à notre politique adoptée en 2008, pour laquelle un plan d'action est en développement, parallèlement à plusieurs activités d'intégration des bonnes pratiques. Depuis 2003, en collaboration avec nos partenaires, l'intégration des services de transport adapté a été élargie au territoire des couronnes nord et sud de Montréal. Jusqu'alors, toute personne qui avait besoin d'un moyen de transport adapté devait effectuer des réservations auprès des différents organismes du réseau qui assureraient son transport du point de départ jusqu'au point de destination. Ce n'est plus toujours le cas : une personne qui part de Longueuil pour aller à Laval, par exemple, fait maintenant appel à un seul service qui organise lui-même ses déplacements.

Plus de 44 000 déplacements métropolitains ont été effectués en 2008 grâce au projet d'intégration, soit une hausse de 11 % par rapport à 2007. Les trois sociétés de transport participantes (RTL, STL et STM) ont enregistré 37 400 déplacements tandis que la MRC Les Moulins, la MRC de Lajemmerais, la MRC de L'Assomption, la Ville de Vaudreuil-Dorion, la Ville de Candiac et la Ville de Chambly ont enregistré 6 600 déplacements. À la lumière de l'importante croissance de la demande observée depuis plus de dix ans, nous avons entamé, en collaboration avec nos partenaires, la révision des modalités de ce programme pour en assurer la pérennité.

UNE MULTITUDE D'INITIATIVES

Systèmes de transport intelligents / La principale préoccupation des usagers des transports collectifs est de savoir s'ils arriveront à l'heure voulue à destination. Bien que les clients aient accès à plusieurs sources de renseignements, les outils développés par les sociétés de transport ont leurs limites : ils ne tiennent pas compte des changements de dernière minute, telles les perturbations de service. Ils n'informent pas non plus sur la position exacte des véhicules attendus. Ils sont statiques plutôt que dynamiques. Tout le contraire des systèmes de transport intelligents (STI).

› **L'information en temps réel:** À l'ère des appareils de communication portables et des tableaux numériques, les STI permettent aux clients d'être informés en tout temps. Ainsi, ils font les meilleurs choix possibles. En 2008, l'AMT a accéléré le processus d'implantation de l'architecture des STI. Elle a mis en branle toute une série de projets relatifs aux STI qui sont inclus dans son *Programme triennal d'immobilisations* :

- mise à jour de notre plan stratégique métropolitain des STI et de l'architecture régionale qui en découle ;
- mise sur pied d'un comité de concertation régional des STI afin de s'assurer de l'interopérabilité, de l'intégrabilité et de la synchronisation des systèmes ;
- installation d'afficheurs dynamiques dans trois gares dans le cadre d'un projet pilote pour évaluer les technologies en vue d'un déploiement futur sur l'ensemble du réseau ;
- mise à niveau du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) : GPS sur locomotives, module de calcul d'adhérence à l'horaire et système de sonorisation aux gares ;
- développement d'un service de diffusion d'information dynamique sur SMS sous forme d'un projet pilote ;
- développement d'un module d'échange d'information sur l'état du service en temps réel entre les systèmes d'aide à l'exploitation de l'AMT et de la STL pour la coordination train/autobus aux gares Sainte-Rose, Vimont et De la Concorde.

Google Transit / Se référer à Internet est devenu une habitude pour un grand nombre d'automobilistes qui désirent connaître l'itinéraire pour se rendre à leur destination. L'internaute indique son point de départ, son point d'arrivée, et le tour est joué : en quelques secondes, le trajet détaillé est affiché. Mais sur le site de Google Maps (maps.google.fr), l'internaute de la grande région métropolitaine de Montréal se voit offrir une nouvelle option : « Transports en commun ». En cliquant sur ce lien, il a accès à un itinéraire détaillé, horaires des départs compris, basé sur l'utilisation des transports collectifs.

L'AMT a été au cœur des travaux qui ont mené, en 2008, à l'insertion de l'ensemble de la région de Montréal au calculateur de trajet de Google qui met à contribution tous les organismes de transport partenaires de l'AMT. Grâce à cette collaboration avec Google Transit, nos services de trains de banlieue et les services d'autobus (RTL, STM, STL, CIT) sont maintenant référencés sur Internet. Très facile de consultation, Google Transit offre une interface conviviale qui permet de trouver le moyen le plus efficace pour aller d'un point à un autre, en indiquant où et quand prendre l'autobus ou le train, et la distance à parcourir à pied.

UNE MULTITUDE D'INITIATIVES

Au bout des doigts et à l'écran de l'ordinateur, 24 heures sur 24 / En tout temps, chaque client peut obtenir des informations sur l'horaire des trains de banlieue et des express métropolitains, et sur plusieurs lignes d'autobus en provenance des différents CIT de la région.

› **AlloTRAM :** Ce service d'information automatisé par téléphone est accessible 24 heures sur 24 : 514 287-8726 ou 1 888 702-8726.
› **Site Internet :** Notre site a enregistré quelque 2 216 000 visites en 2008. Le client y trouve des informations sur les services offerts en transport collectif, les nouvelles et communications, l'évolution des grands projets et les publications institutionnelles.
› **Info-Courriel :** À ce jour, plus de 24 000 personnes se sont abonnées à ce service d'envoi automatisé des avis à la clientèle et des communiqués de presse.

Allégo / Voyager à deux ou trois personnes dans une seule voiture, c'est une forme de transport collectif : le covoiturage. Marcher ou utiliser son vélo pour se rendre au travail, c'est réduire le nombre de véhicules à moteur sur les routes et limiter les effets néfastes que cela entraîne.

Depuis 2000, l'AMT pilote le projet Allégo. La reconnaissance de la démarche Allégo, qui a été exprimée dans la *Politique québécoise du transport collectif*, a amené le gouvernement du Québec à adopter le *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile* qui vise à soutenir toute forme d'initiative qui s'inscrit dans la lignée de cette démarche.

L'AMT produit, développe et promeut un ensemble d'outils Allégo d'envergure nationale visant à faciliter l'instauration, par les employeurs et les Centres de gestion des déplacements (CGD), de mesures dont l'objectif est d'encourager l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile en solo. En contrepartie, le MTQ s'engage à fournir une aide financière pour le développement de ces outils Allégo, des outils gratuits et facilement accessibles aux employeurs et aux CGD de la région de Montréal.

› **Des résultats confirmés :**
- l'adhésion en 2008 de 45 institutions et entreprises représentant un total de 254 640 employés et étudiants ;
- l'inscription de 237 lieux de travail et d'études et de 19 stationnements incitatifs à Covoiturage Allégo, ayant permis le jumelage de 960 employés et étudiants, et de 1 164 usagers des stationnements incitatifs.

En ville sans ma voiture ! / Si chaque citoyen laissait sa voiture de côté pour une seule journée… Cette idée utopique est à la source du projet *En ville sans ma voiture !*, une initiative européenne qui a eu un effet d'entraînement dans le monde entier. L'objectif est de favoriser une réflexion commune et de contribuer à faire changer durablement les comportements en faveur de modes de transports collectifs et alternatifs.

Le 22 septembre 2008, un grand périmètre a été fermé à la circulation automobile autour de la Place des Arts, de 8 h à 19 h, formant le plus grand périmètre fermé à toute circulation automobile dans un centre-ville parmi plus de 2000 villes organisant des journées similaires dans le monde entier.

Près d'une trentaine d'activités étaient reliées à l'événement, incluant un kiosque d'information de l'AMT, une zone où le public pouvait assister à des essais de véhicules électriques, un chapiteau, des exposants, un rallye écolo-éducatif pour les élèves du 2e cycle du primaire, etc.

Cette année encore, des mesures de bruit ambiant ont été effectuées dans le périmètre fermé à la circulation le 22 septembre, puis comparées avec des mesures prises lors d'une journée normale au centre-ville, soit le 23 septembre. Une baisse allant jusqu'à huit décibels a été enregistrée. Cette réduction sonore équivaut à 60 % de la valeur initiale, soit une diminution de 34 % du bruit perçu.

La qualité de l'air ambiant au centre-ville de Montréal a aussi été mesurée. Une réduction de 70 % du monoxyde d'azote dans l'air, par rapport aux mesures prises à l'extérieur du périmètre, a aussi été relevée.

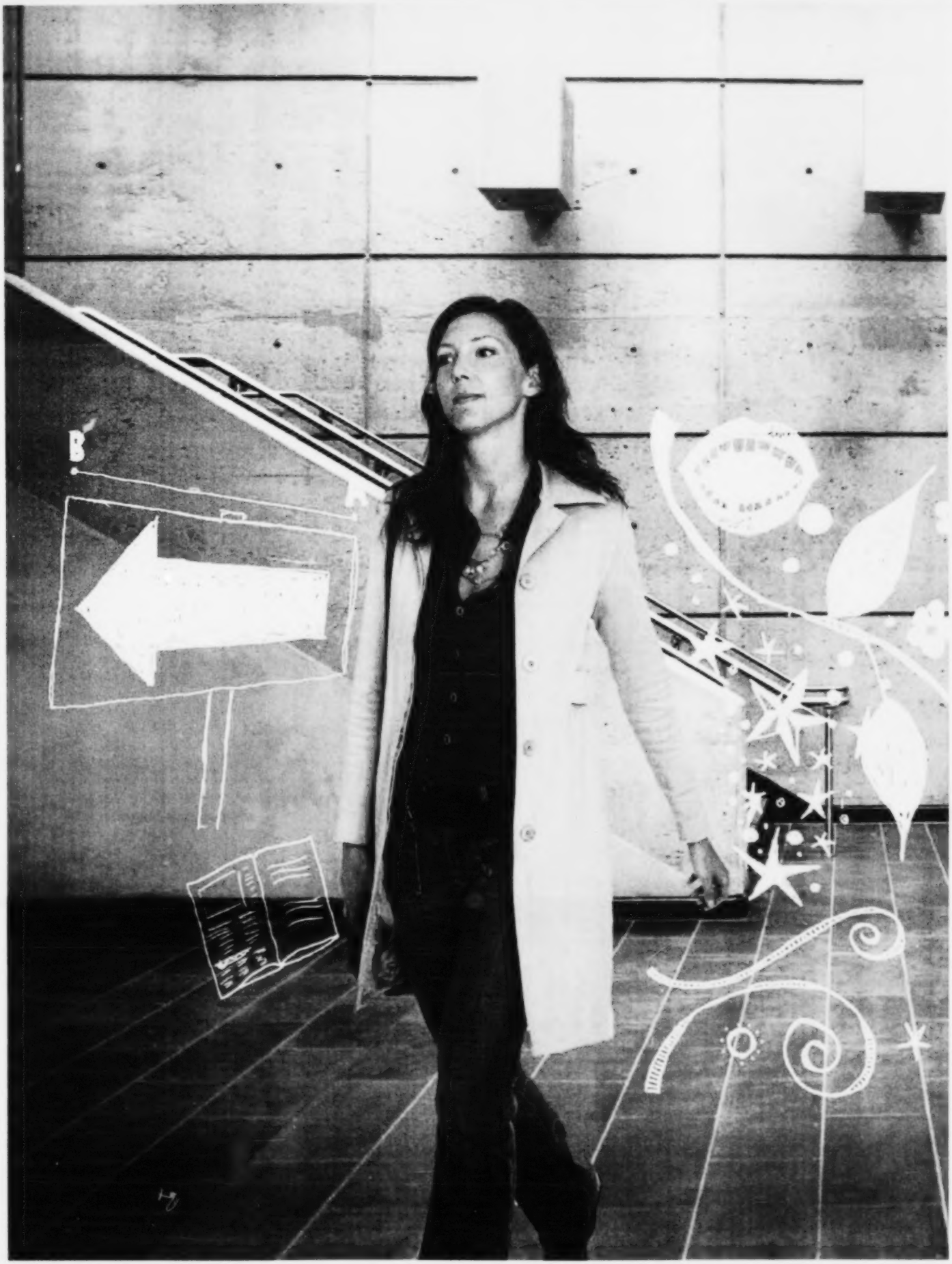
Ces résultats concrets démontrent l'impact que peut avoir un événement comme *En ville sans ma voiture !* sur la qualité de vie urbaine. Sur une échelle annuelle, les bienfaits seraient sans contredit encore plus significatifs.

Escapades en train / De la mi-juin à la mi-octobre, les Escapades en train ont proposé des sorties d'un jour alliant voyage en train et découvertes régionales. En 2008, le nombre de participants a fait un bond remarquable. En effet, 5 800 personnes ont profité de l'une des 12 escapades offertes, lesquelles étaient proposées sous quatre thématiques différentes : escapades gourmandes, champêtres ou historiques, et escapades découvertes. Soulignons qu'en 2007, 3 100 voyageurs avaient expérimenté l'une des 11 escapades de la programmation. Cette hausse de popularité est attribuable notamment à la fidélité de la clientèle, qui revient d'année en année, ainsi qu'au déploiement d'une campagne de promotion efficace.

UNE MULTITUDE D'INITIATIVES

Année après année, l'événement **En ville sans ma voiture !** est un succès. Un sondage post-événement réalisé auprès de 732 répondants a révélé qu'après six éditions, la notoriété de l'événement était très élevée :

- 96 % des répondants affirmaient connaître l'événement ;
- 90 % attribuaient la paternité de l'événement à l'AMT ;
- 75 % se rappelaient avoir été informés de la tenue de cette journée par la radio, et 62 % par les journaux ;
- 20 % ont affirmé qu'ils changeraient prochainement leurs habitudes de transport ;
- 4 % étaient en faveur que le même périmètre, ou même un plus grand, soit fermé à la circulation automobile lors de la journée *En ville sans ma voiture !*



JE PRENDS
TOUJOURS LE CHEMIN
LE PLUS COURT.

PLANIFICATION

DEMAIN, C'EST MAINTENANT.

De nouvelles voies ferrées, des stationnements incitatifs, des centres d'entretien... Chacune des réalisations de l'AMT, petite ou grande, est née d'un besoin de nos clients que l'équipe de planification de l'Agence a d'abord analysé. C'est même la raison d'être de l'AMT de développer des projets et de veiller à leur réalisation, avec ses partenaires, pour le bénéfice de l'ensemble des utilisateurs des transports collectifs dans la grande région métropolitaine.

Enquêtes Origine-Destination (O-D) / Au cours des vingt dernières années, l'étalement urbain a entraîné la croissance du développement résidentiel à l'extérieur de l'île de Montréal. Il était donc prévisible que le nombre de personnes se déplaçant quotidiennement entre Montréal et ses banlieues augmente. Mais à quel point? Les gens préfèrent-ils utiliser leur voiture personnelle ou les transports collectifs? Quelles sont leurs habitudes de déplacement? À quelles heures? Combien de kilomètres parcourent-ils tous les jours?

Environ tous les cinq ans depuis 1970, les enquêtes O-D permettent d'obtenir un recensement des déplacements des personnes dans le grand Montréal. Ces enquêtes sont devenues la principale référence en matière de planification pour l'AMT et ses partenaires.

La plus récente enquête O-D a été réalisée à l'automne 2008, en collaboration avec la STM, la STL, le RTL, l'ACIT, le MTQ et le MAMROT. Quelque 80 000 ménages – soit plus de 185 000 personnes – y ont participé. Les résultats seront connus à l'automne 2009.

Planification / Le besoin est-il porteur? Répond-il aux attentes du développement du transport collectif de la grande région de Montréal? Dès avril, notre Service de planification consulte l'ensemble des partenaires de l'AMT et cueille l'information essentielle, des données précises. Un projet apparemment local peut avoir des répercussions sur l'ensemble du réseau et contribuer à l'enrichissement des transports collectifs dans la grande région métropolitaine. Le projet de voie réservée, sur le boulevard de la Concorde à Laval, en est un bon exemple.

Si, après une analyse minutieuse, on croit qu'il y a lieu de développer un projet particulier, on l'ajoute à la liste du *Programme triennal d'immobilisations* (PTI). On veille ensuite à réaliser les concepts et analyses préliminaires avant d'envoyer une demande au MTQ, en s'assurant de l'accord des partenaires de l'AMT. Si le projet reçoit l'aval du gouvernement, le concept passe alors à l'étape des plans et devis puis à la réalisation.

L'année 2008 a donné le coup d'envoi à des projets importants pour l'AMT, ses partenaires et ses clients. Le dépôt de l'architecture du STI régional, l'enquête O-D 2008, les travaux préparatoires à la construction du Train de l'Est, l'acquisition de locomotives bimodes et de voitures à deux étages, ainsi que l'introduction de la carte OPUS auront un impact profond sur tout le transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

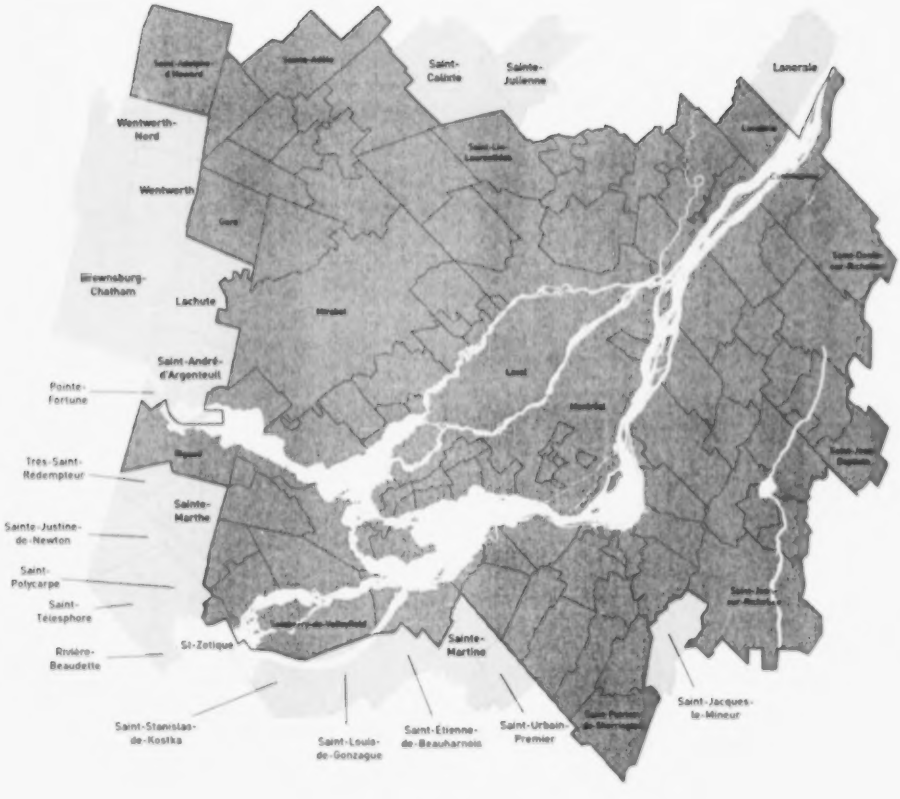
Participation au *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC) du ministère des Transports du Québec / Avec la politique québécoise du transport collectif, le gouvernement a pour objectif d'accroître l'utilisation du transport collectif de 8 % entre 2007 et 2012.

Pour atteindre cet objectif, il souhaite améliorer l'offre et la qualité des services, et inciter la population à utiliser davantage les transports collectifs grâce à une aide financière directe à l'amélioration des services.

Avec l'appui de cette politique, l'AMT a entrepris un important programme d'amélioration de service, tant sur les réseaux de trains de banlieue que sur les express métropolitains par autobus. Ce programme s'est amorcé en 2007 par le prolongement de la ligne de trains de banlieue de Blainville vers Saint-Jérôme puis, en 2008, par l'ajout de deux départs par jour sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. L'offre de service de l'Express Chevrier a aussi été significativement bonifiée dès 2007. En 2008, l'Express Île-des-Sœurs complète aussi la desserte de cet axe.

PLANIFICATION

L'enquête Origine-Destination couvre un territoire de plus en plus grand. En 2008, 80 000 ménages, soit plus de 185 000 personnes, ont participé à l'enquête qui s'est tenue du 3 septembre au 19 décembre.



Source : Ministère des Transports, Service de la modélisation des systèmes de transports

Saint-Calixte
Sainte-Julienne
Wentworth-Nord
Wentworth
Brownsburg-Chatham
Lachute
Saint-André-d'Argenteuil
Rigaud
Sainte-Marthe
Sainte-Martine
LEGENDE

MOBILITÉ URBAINE

DE PLUS EN PLUS !

De plus en plus de ménages s'établissent dans les couronnes de Montréal, ce qui a pour effet, entre autres, de multiplier les déplacements entre les banlieues et la ville-centre. Le besoin pour une offre accrue en matière de transports collectifs est bien réel.

En 2008, les transports collectifs ont enregistré une hausse spectaculaire de l'achalandage de l'ordre de 4,1 % par rapport à 2007. Depuis 1996, la hausse moyenne est de 1,6 % par année.

Trains de banlieue / En 2008, le nombre de déplacements sur les cinq lignes en service a atteint le cap des 15,7 millions, soit une hausse de 4 % par rapport à 2007. L'objectif de croissance de l'achalandage pour 2009 est de 2,6 % (16,1 millions). Sur ce plan, le réseau de trains de la région de Montréal se classe au 6e rang en Amérique du Nord, après les régions de New York, de Chicago, de Boston, de Philadelphie et de Toronto.

Autobus express métropolitains / En 2008, le nombre de déplacements s'élevait à près de 1,3 million, soit une hausse de 19,5 % par rapport aux résultats comparables de 2007.

Stationnements incitatifs / En 2008, l'achalandage des 61 stationnements incitatifs de la région métropolitaine, qui offraient 28 980 places, a franchi le cap des 5,5 millions, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 2007. Le taux d'occupation moyen pour l'ensemble des stationnements était de 79 %.

Voies réservées et terminus métropolitains / En 2008, plus de 23,7 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les 85,2 km de voies réservées. Durant cette période, les 16 terminus métropolitains ont enregistré 71,2 millions de passages (+ 2 % par rapport à 2007).

Réseau de métro / En 2008, un an après l'ouverture des trois stations de métro du territoire de Laval, leur achalandage représentait 3 % de l'ensemble du réseau du métro de Montréal.

Réseaux STM, RTL, STL et CIT / En 2008, les réseaux STM, RTL, STL et CIT ont affiché des hausses respectives de 4 %, de 4,1 %, de 2,1 % et de 7,8 % par rapport à 2007.

Achalandage des réseaux des AOT de la région métropolitaine (en milliers)

Source : Autorités organisatrices de transport (AOT) de la région métropolitaine (données préliminaires).

MOBILITÉ URBAINE

Tous les réseaux confondus, la région métropolitaine a connu une hausse importante de l'achalandage de l'ordre de 4,1 % en 2008 par rapport à 2007. Un bond considérable par rapport à la hausse de 1,3 % enregistrée l'année précédente.

MOBILITÉ URBAINE

Réseau de trains de banlieue / La popularité des trains de banlieue croît année après année, à tel point que la plupart de nos trains sont victimes de leur succès en atteignant presque leur capacité maximale aux heures de pointe. En 2008, la hausse de leur fréquentation a été fulgurante, l'augmentation de l'achalandage de quatre lignes dépassant même de beaucoup la moyenne de 4,1 % observée pour l'ensemble du réseau de transport collectif, tous les réseaux confondus. Les lignes Dorion-Rigaud (+ 9,1 %), Blainville–Saint-Jérôme (+ 5,5 %), Mont-Saint-Hilaire (+ 5,8 %) et Delson-Candiac (+ 5,5 %) ont toutes connu des hausses importantes de leur clientèle.

L'ajout prochain d'une nouvelle flotte de voitures à deux étages permettra entre autres d'augmenter notre capacité d'accueil de 70 %.

Achalandage	Quotidien moyen		Annuel		%	Départs vers MTL		Départs de MTL		Ponctualité (%)	
Lignes Montréal /	2007	2008	2007	2008	2007-08	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Deux-Montagnes	30 600	30 900	7 620 800	7 687 200	0,9 %	26	26	23	23	98,6	98,1
Dorion-Rigaud	14 700	15 900	3 267 900	3 565 000	9,1 %	12	12	13	13	96,0	96,9
Blainville-Saint-Jérôme	9 300	10 200	2 114 400	2 231 200	5,5 %	10	10	10	10	95,3	96,8
Mont-Saint-Hilaire	6 600	6 900	1 503 600	1 591 500	5,8 %	4	5	1	5	95,1	94,2
Delson-Candiac	2 700	2 800	591 100	623 600	5,5 %	4	4	4	4	95,4	96,0
Total	**63 900**	**66 700**	**15 098 300**	**15 698 500**	**4,0 %**	**56**	**57**	**54**	**55**	**96,7**	**96,7**

Équipements	Trajet (km)		Gares		Stationnements		Places voitures		Occupation (%)	
Lignes Montréal /	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8	5 496	5 762	91	87
Dorion-Rigaud	64,2	64,2	19	19	15	15	3 136	3 736	69	67
Blainville-Saint-Jérôme	62,8	62,8	10 (+3)[1]	10 (+3)[1]	6	6	3 171	3 053	68	70
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	6 (+1)[2]	6 (+1)[2]	3	3	2 368	2 777	73	76
Delson-Candiac	25,6	25,6	5 (+3)[1]	5 (+3)[1]	4	4	831	891	59	58
Total	**214,4**	**217,4**	**52**	**52**	**39**	**39**	**15 002**	**16 217**	**77**	**77**

1. Trois gares communes avec la ligne Dorion-Rigaud. 2. Une gare commune avec la ligne Deux-Montagnes.

Finances	Coûts d'exploitation (en milliers de $)		Recettes usagers (en milliers de $)		Autofinancement (%)		Coûts d'exploitation (pass-km)	
Lignes Montréal /	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Deux-Montagnes	30 848	32 520	18 669	18 631	60,52	57,29	0,21	0,22
Dorion-Rigaud	23 264	24 757	8 538	9 951	36,69	40,19	0,33	0,30
Blainville-Saint-Jérôme	15 473	16 122	7 980	7 903	51,57	49,02	0,24	0,29
Mont-Saint-Hilaire	13 051	14 840	5 153	5 816	39,48	39,19	0,41	0,43
Delson-Candiac	4 798	5 208	1 959	2 156	40,83	41,40	0,54	0,48
Total	**87 436**	**93 447**	**42 299**	**44 457**	**48,37**	**47,57**	**0,25**	**0,28**

En transportant près de 16 millions de passagers en 2008, les trains de banlieue ont confirmé qu'ils étaient bien intégrés aux habitudes d'un grand nombre de citoyens. C'est un service essentiel qui s'inscrit dans le développement à long terme de la grande région de Montréal.

MOBILITÉ URBAINE

Réseau de transport métropolitain - Autobus / Le RTM-A répond à un besoin réel. En deux ans, l'Express Chevrier, par exemple, a connu une hausse de sa fréquentation de 23,8 %, passant de 4 200 passagers quotidiens, en 2006, à 5 200 en 2008. Sur une base annuelle, l'impact de cette augmentation s'est fait sentir, entre autres, dans les terminus (+ 2 %) et les stationnements incitatifs (+ 16,1 %).

	Quotidien moyen		Annuel		%
	2007	2008	2007	2008	2007-08
Express Le Carrefour	1 000	–	226 900	–	(100,0)
Express Chevrier	4 900	5 200	1 049 100	1 216 000	15,9
Express A40	–	400	–	31 100	–
Express Île-des-Sœurs	–	100	–	6 800	–
Express[1]	**5 900**	**5 700**	**1 276 000**	**1 253 900**	**(1,8)**
Voies réservées	103 200	105 800	24 665 500	23 732 700	(3,8)
Terminus	255 700	266 500	69 735 100	71 153 700	2,0
Stationnements	10 300	10 800	2 221 300	2 579 600	16,1

1. Données comparatives 2007

	Nombre		Km		Quais		Places		Occupation (%)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Voies réservées	–	–	85,2	85,2	–	–	–	–	–	–
Terminus	15	16	–	–	215	215	–	–	–	–
Stationnements	22	22	–	–	–	–	11 004	12 763	75 %	81 %

	Coûts d'exploitation ($)		Recettes usagers ($)		Autofinancement (%)		Coûts d'exploitation (pass.-km)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Express Le Carrefour	844 000	–	268 000	–	31,75	–	0,45	–
Express Chevrier	2 605 000	3 305 000	2 027 000	2 232 000	77,81	67,53	0,17	0,18
Express A40	–	61 000	–	103 000	–	168,85	–	0,09
Express Île-des-Sœurs	–	189 000	–	38 000	–	20,11	–	3,79
Total	**3 449 000**	**3 556 000**	**2 295 000**	**2 373 000**	**55,78**	**66,75**	**0,31**	**0,33**

	/ Passager		/ Voiture		/ Place année		/ Km		/ Quai		Coûts annuels (en milliers de $)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Voies réservées	0,09	0,09	–	–	–	–	25 786	25 059	–	–	2 197	2 135
Terminus	0,14	0,12	–	–	–	–	–	–	41 738	39 605	9 649	8 515
Stationnements	–	–	0,74	0,73	127,11	148,12	–	–	–	–	1 653	1 882

Réseau de trains de banlieue /

Achalandage	Quotidien moyen		Annuel		%	Départs vers MTL		Départs de MTL		Ponctualité (%)	
Total	63 900	66 700	15 098 300	15 698 500	4,0 %	56	57	54	55	96,7	96,7

Équipements	Trajet (km)		Gares		Stationnements		Places voitures		Occupation (%)	
Total	214,4	217,4	52	52	39	39	15 002	16 217	77	77

Finances	Coûts d'exploitation (en milliers de $)		Recettes usagers (en milliers de $)		Autofinancement (%)		Coûts à exploiter en équipement	
Total	87 436	93 447	42 299	44 457	48,37	47,57	0,25	0,29

Réseau de transport métropolitain - Autobus /

Achalandage	Quotidien moyen		Annuel		%
Express	5 900	5 700	1 276 000	1 253 900	(1,8)

Équipements	Nombre	Km	Quais	Places	Occupation (%)

Finances	Coûts d'exploitation ($)		Recettes usagers ($)		Autofinancement (%)		Coûts d'exploitation (pass.-km)	
Total	3 449 000	3 556 000	2 295 000	2 373 000	55,78	66,75	0,31	0,33

Coûts unitaires ($)	/ Passager	/ Voiture	/ Place année	/ Km	/ Quai	Coûts annuels (en milliers de $)

MAMAN, ON VA FAIRE UN TOUR DE TRAIN ?

JUSTINE PERREAULT
ÉCOLIÈRE

GRANDS PROJETS

BIENTÔT UNE NOUVELLE LIGNE : **LE TRAIN DE L'EST**

L'accroissement démographique a suscité un besoin bien réel, soit celui d'établir une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine (Charlemagne, Repentigny, Terrebonne et Mascouche). Nos études préliminaires ont révélé que les nouveaux clients proviendraient également du territoire de Montréal et de la couronne nord-est. Le coup d'envoi du Train de l'Est a été donné lorsque le gouvernement a annoncé sa décision d'investir dans ce projet, en mars 2006.

La mise en service du Train de l'Est est prévue pour la fin de l'année 2010. Il pourra accueillir 5 500 passagers par période de pointe, dont près de 30 % qui utilisent actuellement uniquement leur automobile. Le temps de parcours entre Mascouche et la Gare centrale sera d'environ 62 minutes, et il ne faudra que 39 minutes aux résidents de Pointe-aux-Trembles pour gagner le centre-ville. Le Train de l'Est fera sérieusement concurrence à l'automobile et offrira une alternative aux bouchons de circulation sur les ponts d'entrée de Montréal. Ce projet de train sera financé à 75 % par le gouvernement et à 25 % en puisant dans le fonds d'immobilisations de l'AMT.

Conception et études / La construction du tronçon entre les municipalités de Charlemagne et de Mascouche a été soumise au processus d'évaluation environnementale du MDDEP. Des comités de suivi ont été mis sur pied pour les tronçons de Montréal et de Repentigny/Mascouche. Ainsi, afin de bonifier le projet, l'AMT a pu compter sur l'appui et les interventions des municipalités et des MRC concernées, ainsi que sur les CIT. Objectif visé : que le Train de l'Est reponde le mieux possible aux attentes de la population. Soulignons que la collaboration de la Ville de Montréal et des arrondissements a grandement contribué aux travaux du comité de suivi pour le tronçon Gare Centrale/Rivière-des-Prairies. Des consultations auprès des citoyens ont eu lieu en 2008 pour l'Est de la couronne nord-est, et d'autres consultations auront lieu auprès des citoyens à Montréal, au printemps 2009. Les consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ont été réalisées entre octobre 2008 et janvier 2009. Le rapport du BAPE est attendu au printemps 2009. Le certificat d'autorisation de réalisation (CAR) officialisant la conformité environnementale du projet doit par la suite être délivré par la ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs.

Gares / En 2008, les avant-projets des 11 nouvelles gares ont été finalisés en tenant compte des principes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et du développement durable pour le choix des aménagements. La sécurité de la personne, la présence de supports à vélos et les liens avec les autres réseaux de transport collectif ont guidé la conception des différents sites. Le mot clé était *accessibilité* : la ligne du Train de l'Est sera la première ligne de trains de banlieue à faciliter l'accès aux voitures de trains dans toutes ses gares, pour les fauteuils roulants et les quadriporteurs. Autres éléments innovateurs : des messages pour les malentendants sur les quais, l'installation d'élévateurs dans les gares où le quai est surélevé, des passerelles ainsi que des cheminements dans les stationnements pour les personnes à mobilité réduite. L'évolution de nos réseaux de transport collectif devra tenir compte, à l'avenir, des réalités et des besoins de chaque personne.

Sécurité / La présence d'un grand nombre de caméras et d'une série d'autres mesures sur le type et la localisation des aménagements contribueront à la sécurité des personnes.

Voitures et locomotives / Des contrats ont été octroyés pour l'acquisition de 160 voitures neuves à deux étages, dont 30 seront mises en service sur la ligne du Train de l'Est. Il s'agit de la plus importante commande de l'histoire de l'AMT. La livraison des 30 premières voitures est prévue dès l'automne 2009. Par ailleurs, l'AMT a signé le contrat d'acquisition de 20 locomotives neuves bimodes en août 2008, dont cinq destinées au Train de l'Est. Elles seront livrées de 2011 à 2013.

2009, l'année de la construction / Les gens de Mascouche et de Terrebonne devraient voir le début des travaux au cours de l'automne 2009 au centre de l'autoroute 640. Parallèlement, nous entreprendrons la construction de certaines gares à Montréal, et des travaux d'infrastructures ferroviaires seront réalisés par le CN.

Consultation des citoyens / Le projet de Train de l'Est a donné lieu à 75 présentations et rencontres en 2008. Entre le 29 mars et le 12 avril 2008, par exemple, 527 personnes ont participé à l'une des six sessions d'information et de consultation publique organisées par l'AMT pour les citoyens des municipalités de Mascouche, de Terrebonne, de Repentigny et de Charlemagne.

GRANDS PROJETS

À partir du moment où l'on décide de créer une nouvelle ligne de train comme celle dans l'Est, il faut du temps. Lorsque nous développons un projet, nous adoptons une approche mobilisatrice en consultant nos partenaires internes et les intervenants externes : les villes, les ministères, les réseaux de services publics, les promoteurs, les propriétaires de terrains, les élus fédéraux, provinciaux et municipaux. Et, bien sûr, les citoyens eux-mêmes sont consultés, notamment dans le cadre d'assemblées publiques. En deux ans, nous avons fait plus de 75 présentations concernant le projet du Train de l'Est et participé aux audiences publiques sur l'environnement.

LOCOMOTIVES BIMODES ET **VOITURES** À DEUX ÉTAGES

Renouvellement de la flotte de matériel roulant / L'intégration des premiers trains de banlieue au réseau de la CTCUM (maintenant la STM), au début des années 80, répondait assurément à certaines attentes des citoyens des banlieues de Montréal. Avec l'ajout de nouvelles lignes et les changements d'habitudes en matière de transport, l'achalandage du réseau de trains a plus que doublé en 12 ans. Il était donc impératif de planifier le maintien et l'amélioration des infrastructures (matériel roulant, gares, sites de garage, caténaires, etc.) et de voir rapidement à augmenter notre offre de services. Le gouvernement du Québec a reconnu le bien-fondé de cette priorité : en décembre 2007, il a accordé à l'AMT le financement pour acquérir, auprès de la compagnie Bombardier, 160 voitures passagers à deux étages.

Outre le remplacement des voitures de train vieillissantes, cette flotte renouvelée servira à accroître notre capacité d'accueil de 70 % :

- 54 nouvelles voitures sur les lignes Blainville-Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac ;
- 22 voitures sur la ligne Deux-Montagnes ;
- 54 voitures de capacité équivalente pour remplacer les voitures 1 000 et 1 200 ;
- 30 voitures pour le Train de l'Est.

Livrées à partir de 2009, elles seront mises en service de manière progressive.

Locomotives bimodes / Un appel de propositions conjoint avec New Jersey Transit (NJT) a été effectué en 2007 pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes, dont cinq pour le Train de l'Est, trois pour l'accroissement de capacité sur la ligne Deux-Montagnes et neuf pour le remplacement des locomotives F-40 et GC-418 (ainsi que pour l'accroissement des lignes Blainville-Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac). Le contrat d'acquisition a été signé le 18 août 2008 et la production va bon train.

JONCTION DE L'EST

L'accroissement de la capacité d'accueil de la ligne Deux-Montagnes ne pourrait se faire sans l'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est, indispensable pour augmenter le nombre de trains passagers tout en évitant les conflits de croisement avec les trains de marchandises du CN. Cette amélioration profitera également au Train de l'Est, dont le parcours passe par cette même jonction. En 2007, nous avons entamé la préparation d'une entente avec le CN. Le lancement d'appel d'offres pour l'engagement d'un consultant a eu lieu en 2008. La conception détaillée du projet se fera en 2009.

CENTRES D'ENTRETIEN

L'achalandage annuel des trains de banlieue a plus que doublé en 12 ans, passant de 6,9 millions de passagers en 1996 à 15,7 millions en 2008. Le réseau compte maintenant cinq lignes, et bientôt six avec celle de l'Est, alors qu'il n'en comptait que deux au départ. Cela a entraîné l'acquisition de nouvelles locomotives et de nouvelles voitures. La flotte passera de 216 à 305 unités d'ici 2015.

L'entretien des équipements de l'AMT est actuellement effectué par le Canadien National (CN) et par le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP). Mais dès 2010, ils cesseront d'offrir ce service à l'AMT, la priorité étant donnée à l'entretien des trains de marchandises. Pressée d'agir, mais surtout soucieuse de pouvoir contrôler la qualité d'entretien de sa flotte, l'AMT a donc décidé de se doter de son propre réseau de garages et de centres d'entretien. La planification de la construction a débuté en 2008.

Nous sommes actuellement en pourparlers avec les propriétaires de deux grands sites susceptibles de répondre aux besoins des trains opérant sur des réseaux distincts. L'échéancier prévoit l'acquisition des terrains de même que le début des travaux de préparation des sites en 2009 et le parachèvement du projet en 2012. Les retombées prévues pour la région sont stimulantes :

- 600 emplois durant la construction ;
- 100 emplois permanents dès la mise en service du centre d'entretien ;
- l'attraction de fournisseurs et de sous-traitants reliés aux activités ferroviaires ;
- la formation professionnelle.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

1123 PLACES DE PLUS EN 2008

Plusieurs de nos clients choisissent les transports collectifs même s'ils ont une voiture personnelle. Nous leur facilitons la vie avec des stationnements incitatifs.

Stationnement Terrebonne – Phase II / Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'A25, le stationnement est utilisé presque au maximum sur une base quotidienne. Ce projet vise à porter la capacité du site à environ 925 places aménagées de façon permanente au cours des prochaines années. Toutes les études et concepts d'aménagements ont été élaborés en 2008.

Stationnement Chambly – Phase II / Ce stationnement incitatif, localisé le long du boulevard Fréchette, à l'intersection du boulevard Brassard, à Chambly, est desservi par les autobus du CIT Chambly-Richelieu-Carignan qui se dirigent ensuite directement vers le centre-ville en empruntant l'axe Bonaventure/A10. À l'été 2008, 38 places permanentes ont été ajoutées pour une capacité totale de 335.

Stationnement Chevrier / Le stationnement Chevrier, situé au 4700, boulevard Lapinière, à Brossard, compte 1989 espaces de stationnement. En 2008, il a atteint un taux d'occupation de 100 %. Un projet d'agrandissement a fait l'objet d'études en 2008 et la réalisation des travaux permettra une majoration de l'ordre de 367 places d'ici le 31 août 2009.

Stationnement de la gare Sunnybrooke / Actuellement utilisé au maximum, ce stationnement de 410 places a été agrandi de 114 places sur les terrains de la municipalité de Dollard-des-Ormeaux, juste au sud de la voie ferrée, pour éviter le stationnement dans les rues avoisinantes. L'étape des plans et devis a débuté en octobre 2007. Les travaux d'agrandissement ont été réalisés à l'automne 2008.

Stationnement de la gare Sainte-Dorothée / Cette année, nous avons réaménagé une section temporaire en stationnement permanent de 125 places, dont 80 nouveaux emplacements.

Stationnement de la gare Roxboro-Pierrefonds / Nous avons ajouté un stationnement temporaire de 77 places.

STATIONNEMENTS INCITATIFS ET COVOITURAGE

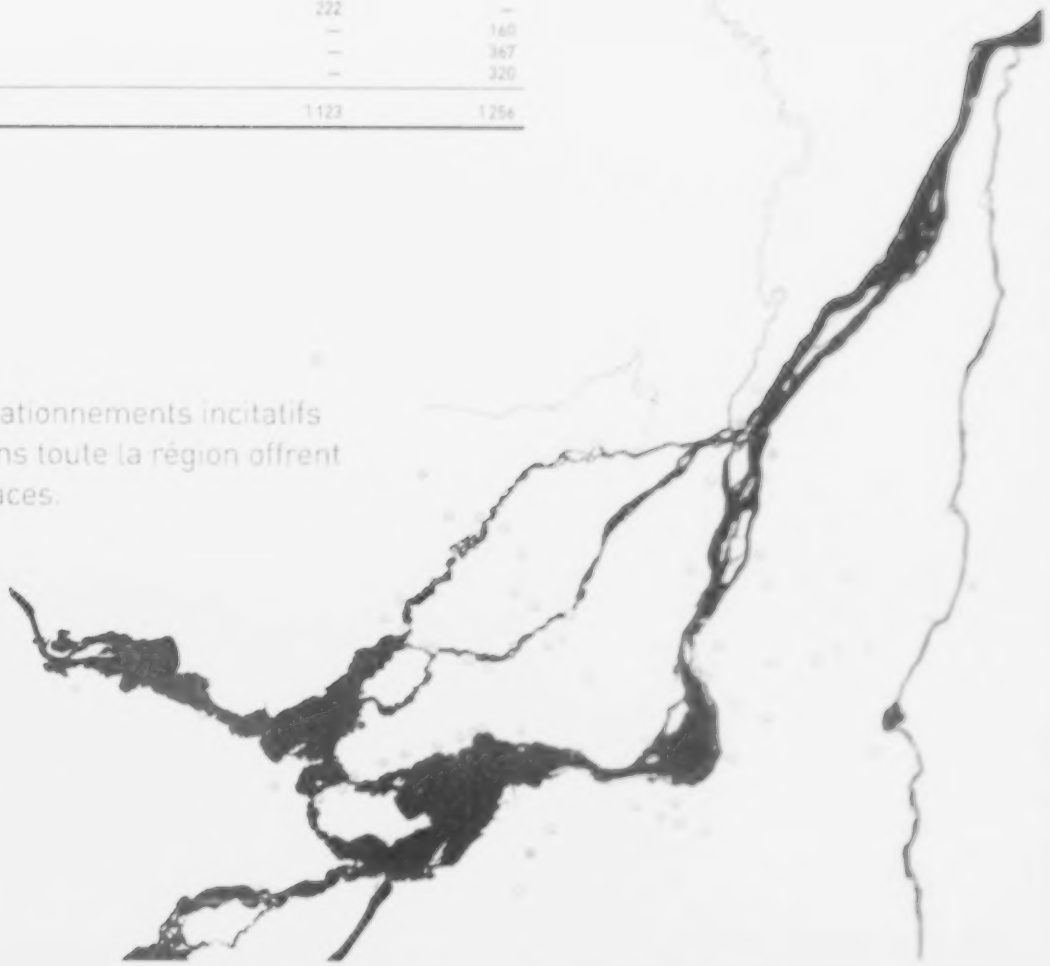
Nous avons étendu notre offre de places réservées dans les stationnements incitatifs pour les usagers qui pratiquent le covoiturage. En effet, l'AMT offre 288 espaces dans les 19 stationnements incitatifs où le programme est implanté. En décembre 2008, 1318 clients (+ 50 % par rapport à 2007) étaient inscrits à ce programme de covoiturage et 598 équipages (+ 350 % par rapport à 2007) étaient formés et fonctionnels.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

En 2008, nous avons augmenté la capacité des stationnements incitatifs, et en 2009, nous créerons de nouvelles places.

Stationnements	Places ajoutées en 2008	Ajouts en 2009
Gare Sunnybrooke	114	–
Gare Sainte-Dorothée	80	–
Gare Deux-Montagnes	–	150
Gare Vaudreuil	200	–
Gare Pincourt	50	–
Gare Saint-Basile-le-Grand	–	75
Gare Delson	60	–
Gare Vimont	70	–
Gare Roxboro-Pierrefonds	77	184
Gare Mont-Saint-Hilaire	250	–
Gare McMasterville	222	–
Cartier	–	160
Chevrier	–	367
Gare Saint-Hubert	–	320
Total	1123	1256

Nos 61 stationnements incitatifs situés dans toute la région offrent 28 980 places.

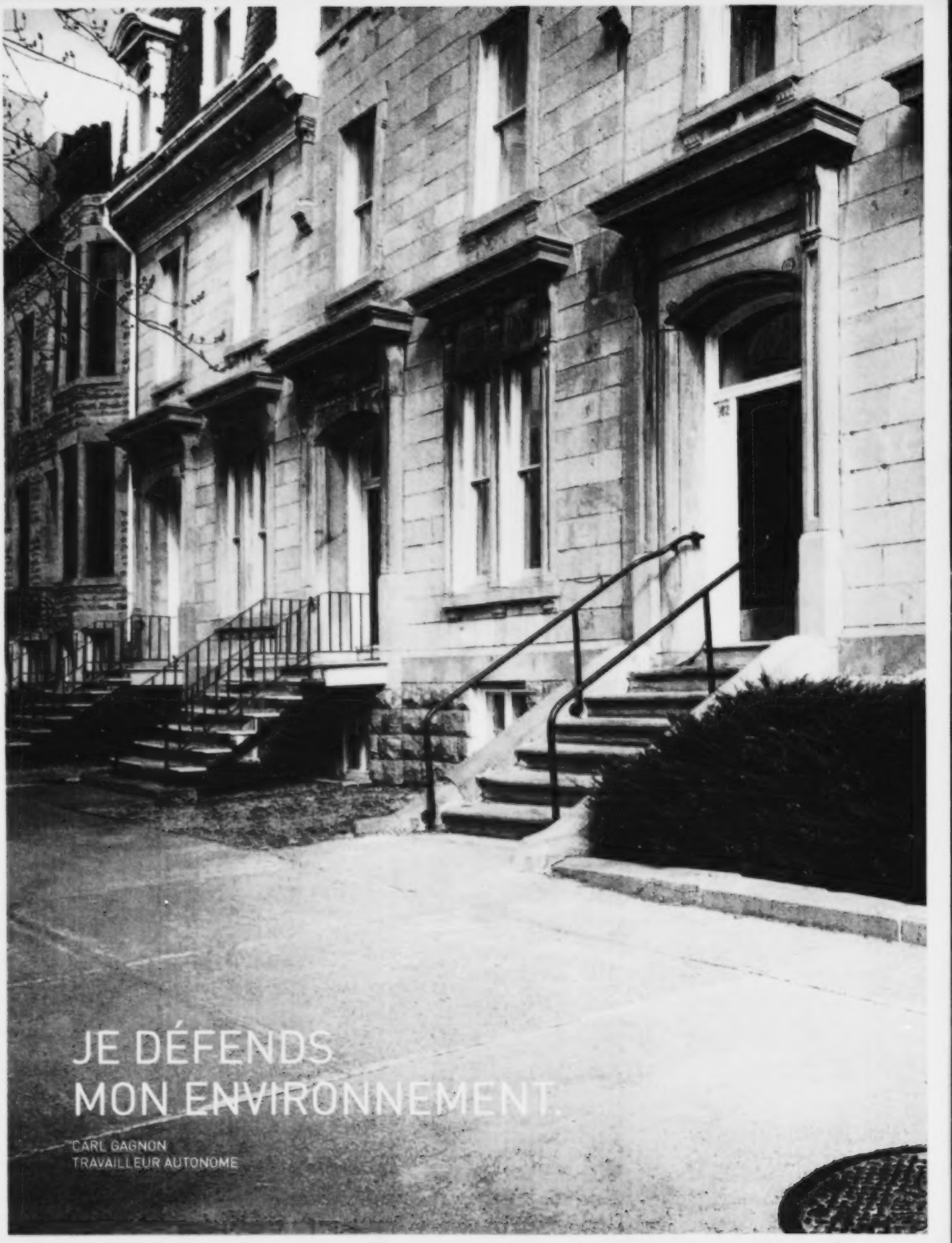


STATIONNEMENTS INCITATIFS

En 2008, nous avons augmenté la capacité des stationnements incitatifs, et en 2009 nous créerons de nouvelles places.

Stationnements	Places ajoutées en 2008	Ajouts en 2009
Gare Sunnybrooke	[illegible]	—
Gare Sainte-Dorothée	80	—
Gare Deux-Montagnes	—	150
Gare Vaudreuil	200	—
Gare Pincourt	80	—
Gare Saint-Basile-le-Grand	—	75
Gare Dorion	60	—
Gare Vimont	70	—
Gare Roxboro-Pierrefonds	77	[illegible]
Gare Mont-Saint-Hilaire	[illegible]	—
Gare McMasterville	[illegible]	—
Candiac	—	[illegible]
Chevrier	—	[illegible]
Gare Saint-Hubert	—	[illegible]
Total	[illegible]	[illegible]

Nos 61 stationnements incitatifs situés dans toute la région offrent 28 780 places.


JE DÉFENDS
MON ENVIRONNEMENT.
CARL GAGNON
TRAVAILLEUR AUTONOME

DÉVELOPPEMENT DURABLE

POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Notre mission nous positionne sur la voie du développement durable. Au-delà de notre rôle de planificateur et d'exploitant des réseaux de trains de banlieue et de transport métropolitain par autobus, nous consentons des efforts pour faire la promotion des transports collectifs et des solutions de remplacement à l'utilisation de la voiture en solo.

Notre engagement pour une mobilité durable passe aussi par le soutien que nous apportons régulièrement aux causes environnementales et sociales. De plus, à titre de signataire de la *Charte de développement durable* de l'Union internationale des transports publics (UITP), nous veillons à adopter les principes du développement durable en tant qu'objectif stratégique.

Une démarche structurée / Notre politique de développement durable a été adoptée par le conseil d'administration en juin 2008. Elle a permis de préciser nos enjeux et nos objectifs organisationnels, en tenant compte du caractère indissociable des dimensions environnementale, économique et sociale.

Le Comité interne de développement durable, composé d'un représentant de chacune des unités administratives, a commencé ses travaux en septembre 2008. Il s'est alors concentré sur un élément important de son mandat, soit l'élaboration du plan d'action de l'AMT. Cette démarche visait à répondre aux exigences de la *Stratégie gouvernementale* et à examiner nos façons de faire sous un angle innovateur. Nous voulons mobiliser nos employés en les associant à la démarche en vue de positionner l'AMT comme un leader de la mobilité durable.

Le Comité aura aussi la responsabilité d'effectuer le suivi du plan d'action et d'assurer la cohérence entre ce dernier et les orientations de l'organisation.

Un premier plan d'action / Notre premier plan d'action a été rendu public, tel qu'il a été prescrit par la *Stratégie gouvernementale*, le 31 mars 2009. S'étendant sur un horizon de cinq ans à compter de sa mise en place, en 2008, il respectera l'essence des 12 objectifs organisationnels qui ont été établis dans notre politique, et qui tiennent compte des principes de la *Loi sur le développement durable*.

Réalisations 2008 / L'année 2008 a donné naissance à quelques réalisations inscrites au *Plan d'action de développement durable 2008-2013*. Elles touchent la promotion du transport durable, le développement du transport collectif ainsi que l'équité sociale.

L'objectif 1 du gouvernement étant de « mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre », l'AMT a identifié l'action 1 qui est de « contribuer à la mise en œuvre du *Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable* ».

- **Geste :** Poursuite de la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP.
- **Cible :** Promotion de l'intégration des pratiques durables dans l'exercice des activités de l'AMT.
- **Indicateur :** Éléments de visibilité (rapport UITP).
- **Résultats de l'année :** Participation active à la 2e conférence sur le développement durable dans le cadre de la session abordant les différentes fonctions et les divers partenariats exigés par les communautés durables.

Sous l'objectif gouvernemental d'« intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux » (objectif 18), l'AMT a inscrit l'action 11 qui est de « se donner une vision intégrée du développement du transport collectif en lien avec les orientations d'aménagement du territoire ».

- **Geste :** Participation au *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun* (PAGASTC) du ministère des Transports du Québec.
- **Cibles :** Augmentation de l'offre de service et hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif.
- **Indicateur :** Nombre de places de stationnement incitatif.
- **Résultats de l'année :** Augmentation des heures de service sur la ligne Mont-Saint-Hilaire du réseau de trains de banlieue. Ajout de 1 123 places de stationnement incitatif.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

En relation avec l'objectif gouvernemental d'« assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience » (objectif 20), l'AMT a prévu l'action 13 qui est de « proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de transport collectif de qualité et prend en compte la capacité financière de la société québécoise ».

- **Geste :** Extension des tarifs étudiants aux 22-25 ans.
- **Cible :** Fidélisation de ces clientèles.
- **Indicateur :** Niveau de vente de titres.
- **Résultats de l'année :** Modification de la grille tarifaire 2009 en vue de permettre l'admissibilité des étudiants de 22 à 25 ans au tarif étudiant. Le tarif était réservé auparavant aux étudiants de 18 à 21 ans.

En lien avec l'objectif gouvernemental de « prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale » (objectif 26), l'AMT a inscrit l'action 15 qui consiste à « prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité aux équipements et services de l'AMT ».

- **Geste :** Adoption d'une politique d'accessibilité.
- **Cible :** Politique adoptée d'ici la fin de 2008.
- **Indicateur :** Résolution du conseil d'administration.
- **Résultats de l'année :** Adoption, en octobre 2008, d'une politique en vue d'améliorer les conditions de mobilité et d'accessibilité à l'ensemble de nos services pour la population vieillissante ainsi que pour les personnes présentant des limitations fonctionnelles.

La pérennité du réseau de transport collectif sera déterminée par sa présence accrue dans les communautés qu'il dessert. Le développement durable et la responsabilité environnementale sont indissociables.

JE SORS TOUS
LES JOURS

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

SE SENTIR **EN SÉCURITÉ**

Une approche empathique / En portant les nouveaux uniformes aux couleurs de l'AMT, les inspecteurs et agents de sécurité jouent un rôle important auprès du public : les clients savent à qui ils ont affaire. Ça les rassure. Tous ces inspecteurs et agents se rapportent à l'AMT, et c'est la Direction de la Sûreté qui s'assure de la qualité du personnel et du travail accompli, même s'ils sont à l'emploi de firmes privées. Ils doivent être à l'écoute des clients et contribuer à améliorer continuellement la sécurité sur nos différents sites. À la fois nos yeux et nos oreilles, chaque agent doit servir les clients et avoir un sens aigu de l'initiative. Il a pour mission d'être alerte, vigilant et courtois.

En tout temps, à bord de nos trains et de nos autobus, et sur l'ensemble de notre réseau, les clients doivent se sentir en sécurité.

Plans d'urgence / En 2008, nous avons poursuivi le développement d'une culture organisationnelle en adoptant non seulement une structure mieux adaptée et une approche tenant compte des nouvelles réalités qui touchent la sécurité, mais également en élaborant des politiques, des normes et des procédures nouvelles en matière d'opération et d'intervention. Ces plans d'urgence peuvent faire face adéquatement et rapidement à une variété de situations. Et les nouvelles voitures de patrouille hybrides, aux couleurs de l'AMT, rendent la mobilisation et la gestion des mesures d'urgence encore plus efficaces.

L'ensemble des opérations est coordonné par le Centre d'opération et de surveillance où sont centralisées les procédures de communication des urgences. D'importantes améliorations ont d'ailleurs été apportées à notre réseau de communication en 2008.

Des initiatives / Lorsqu'il s'agit d'améliorer le sentiment de sécurité des clients, chaque détail compte. Un meilleur éclairage, des caméras, des campagnes de sensibilisation et un personnel disponible contribuent, dans l'ensemble, à faire vivre une expérience plus agréable et plus rassurante aux personnes qui choisissent les transports collectifs.

Dans cette optique, la Direction de la Sûreté met tout en œuvre pour continuer à adapter et à développer des plans de patrouille efficaces, à optimiser les ressources humaines et matérielles, à poursuivre la formation du personnel et à compléter une série de projets entamés, notamment, grâce à la subvention du gouvernement fédéral de 5,3 M $, octroyée dans le cadre du programme Sûreté-Transit.

Diminuer les risques / Prévenir les incidents fait aussi partie des préoccupations de l'AMT. Toute nouvelle installation ou construction tient compte de plusieurs normes qui ont été établies en matière de sécurité. Qu'il s'agisse des matériaux utilisés, des équipements, des caméras (leur nombre ou leur emplacement, par exemple) ou de l'éclairage, la question de la sécurité des clients n'est jamais ignorée. Elle oriente la conception de nos installations et de nos équipements.

La présence du personnel de Sûreté encadré par des plans de patrouille efficaces partout sur notre territoire, jumelée à des ressources matérielles et technologiques de télésurveillance, assure la sécurité de nos clients 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

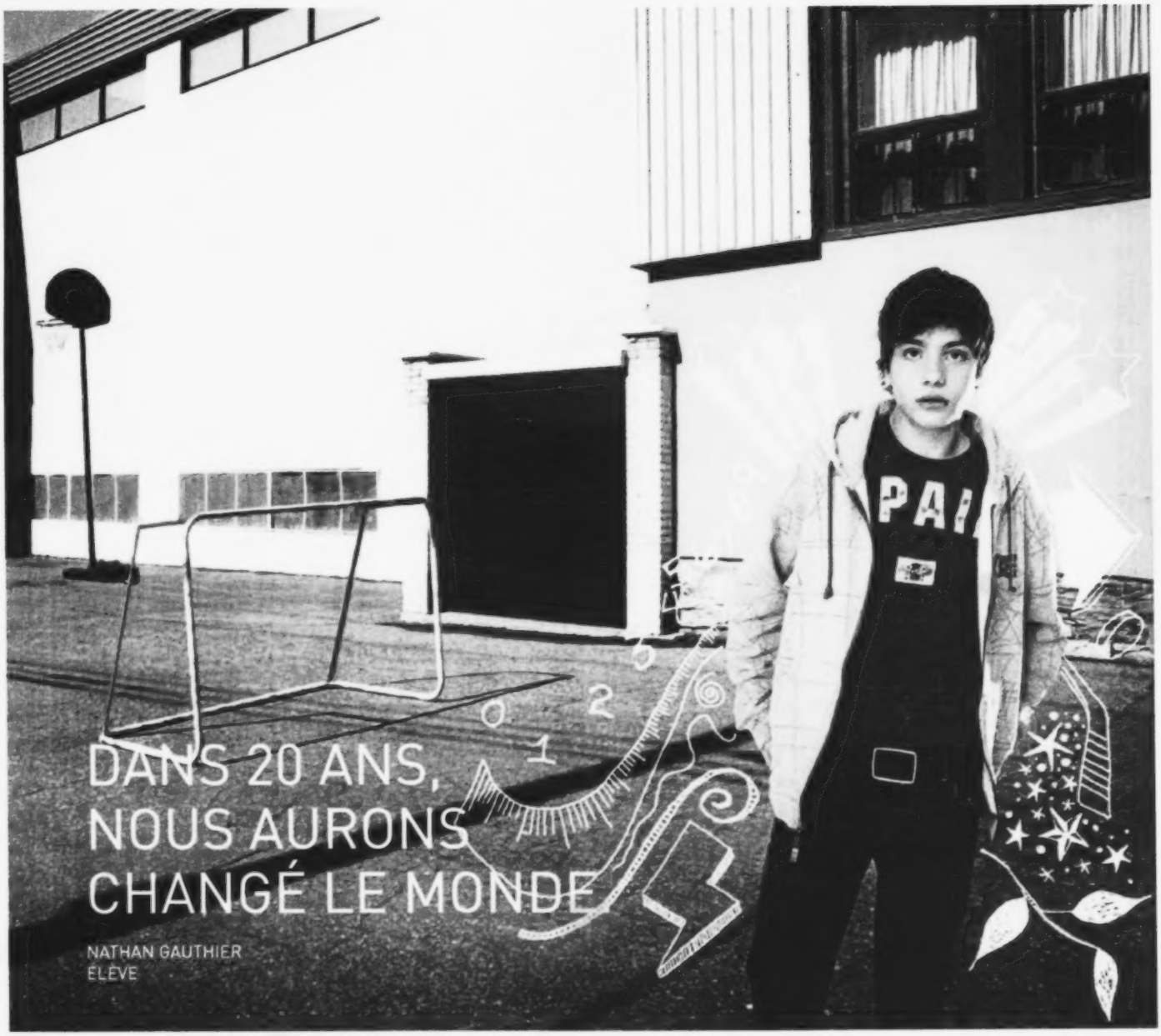
Voici d'autres initiatives qui ont été prises en 2008 en matière de sécurité des passagers et des clients de l'AMT :

- télésurveillance ;
- amélioration de l'éclairage ;
- maintien et amélioration des mesures de sécurité ;
- acquisition d'un système de radiocommunication ;
- amélioration de la signalisation directionnelle dans le tunnel Mont-Royal ;
- communications ;
- contrôle d'accès.

Nos engagements /

- assurer la sécurité de nos clients, de nos employés, de nos équipements et de nos opérations ;
- sensibiliser les clients à l'obligation de détenir des titres de transport valides lors de l'embarquement.

LES RESSOURCES HUMAINES



RESSOURCES HUMAINES

ON ENCOURAGE **LA RELÈVE !**

En 2008, les nombreux projets de l'AMT ont entraîné la croissance de la plupart de nos équipes. Dans les différentes sphères de l'organisation, nous avons travaillé à stabiliser nos assises et à renforcer nos mesures de contrôle. Entre autres, nous avons adopté des valeurs corporatives qui doivent transcender nos pratiques internes et externes : engagement, innovation, leadership et responsabilité, ainsi qu'un principe directeur, le respect.

L'évolution et la maturation de notre organisme, fondé il y a moins de quinze ans, nous ont encouragés à actualiser nos façons de faire. Ainsi, nous avons revu nos politiques en matière de ressources humaines et nous travaillons actuellement à la révision de notre portefeuille d'assurances collectives. Par ailleurs, nous avons développé des outils de gestion tels que la formation, le programme d'accueil, le *coaching* et le développement de la relève.

En 2008, plusieurs secteurs de l'activité économique ont subi une pénurie de main-d'œuvre technique. L'AMT n'a pas fait exception à la règle. Nous devons faire encore beaucoup de recrutement afin de soutenir notre croissance, notamment en embauchant une vingtaine de stagiaires, principalement durant la saison estivale. Ces stagiaires constituent un bassin potentiel de relève dans des secteurs particuliers, tels que l'exploitation ferroviaire, la planification et le développement des réseaux de transport collectif.

Beaucoup d'équipes à l'AMT / Encourager les employés à s'intéresser à l'ensemble des activités de l'AMT et à développer un sentiment d'appartenance fait partie de nos objectifs. Pour ce faire, nous organisons un certain nombre d'événements chaque année, tels que des dîners thématiques et des rencontres de groupe avec le président.

Le mot des employés / À la fin de l'année 2008, nous avons effectué un sondage sur la satisfaction et la mobilisation de nos employés. Les résultats de cet exercice détermineront nos actions à venir : nous travaillons à bonifier nos forces et à limiter les irritants. Nous envisageons 2009 comme une année de renforcement.

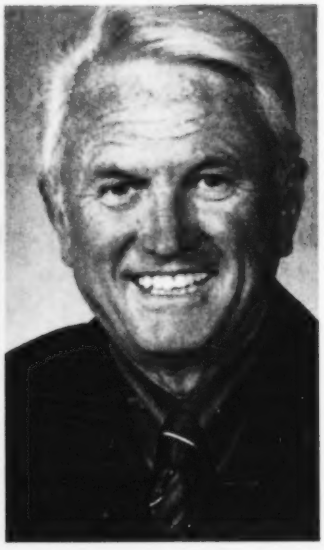
L'AMT compte environ 200 employés à temps plein. Elle emploie aussi des personnes dont les mandats sont à durée déterminée, ainsi que des consultants. Chaque année, l'AMT encourage la relève en ouvrant ses portes à une vingtaine de stagiaires. Ces stagiaires constituent d'excellents ambassadeurs de l'AMT auprès des étudiants, ce qui a pour effet de faciliter le recrutement.

GOUVERNANCE

Joël Gauthier

Martine Corriveau-Gougeon

Jean-Jacques Beldié



Michel Kandyba

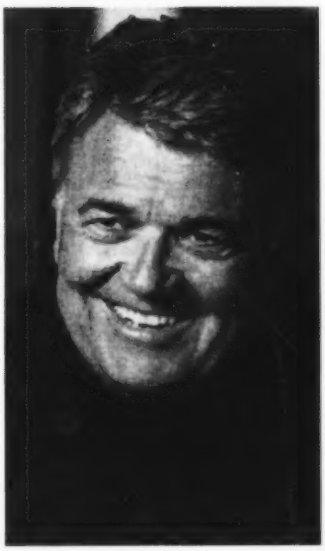
CONSEIL **D'ADMINISTRATION**

La gouvernance de l'AMT est assurée par un conseil d'administration composé de huit personnes. Le gouvernement du Québec nomme le président du conseil d'administration, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socioéconomiques. De son côté, la Communauté métropolitaine de Montréal désigne trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval et, en alternance, un représentant de toutes les autres municipalités des couronnes nord et sud de Montréal. L'AMT compte également sur l'expertise de toute une équipe dédiée à l'essor des services de transport collectif, dans une perspective de développement durable, les considérant comme un levier de croissance économique, sociale et environnementale.

Au cours des 13 séances tenues en 2008, notre conseil d'administration a adopté 247 résolutions, par rapport à 248 en 2007. Le comité de vérification s'est réuni à six reprises, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion.

Remplacement / Le 1er mai 2008, Michel Kandyba, maire de la Ville de Pincourt, a été nommé en remplacement de Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny.

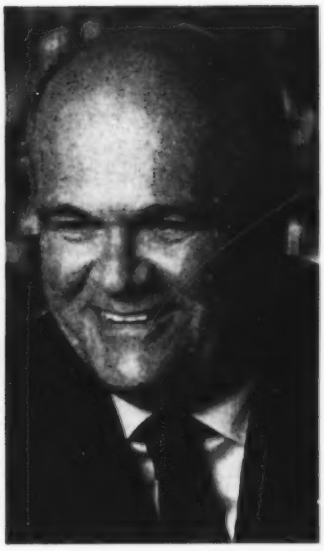
GOUVERNANCE



Raymond Lafontaine

André Lavallée

Pierre Martin



Michel Fortier

Joël Gauthier	› Président-directeur général et président du CA de l'AMT
Martine Corriveau-Gougeon	› Présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc. › Présidente du comité de vérification de l'AMT
Jean-Jacques Beldié	› Conseiller municipal, Laval-les-Îles › Président du CA de la STL › Vice-président de la Commission du transport de la CMM › Membre du comité de vérification de l'AMT
Michel Kandyba	› Maire de la Ville de Pincourt › Président de la Commission du transport de la CMM
Raymond Lafontaine	› Administrateur de sociétés
André Lavallée	› Vice-président du Comité exécutif, Ville de Montréal › Responsable du transport collectif › Maire d'arrondissement, Rosemont — La Petite-Patrie
Pierre Martin	› Président du CA, Aéroports de Montréal › Membre du comité de vérification de l'AMT
Michel Fortier	› Secrétaire général et vice-président › Affaires corporatives, juridiques et immobilières de l'AMT

GOUVERNANCE

Louis Champagne

Michel Fortier

Nancy Fréchette

Joël Gauthier

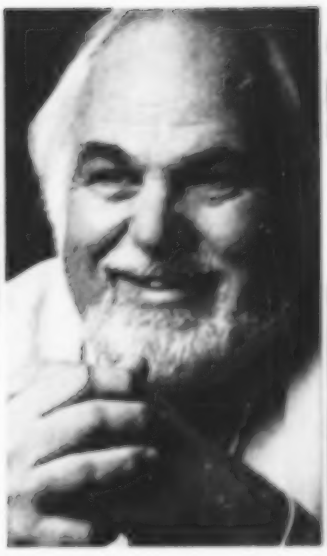
ÉQUIPE **DE DIRECTION**

Le président-directeur général, Joël Gauthier, est entouré d'une solide équipe de gens entièrement dédiés au développement des transports collectifs dans la grande région métropolitaine.

GOUVERNANCE

Marie Gendron*

Jean Hardy



Robert Olivier

Daniel Randall

Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec

Conseil d'administration

Pierre A. Gauthier
Direction
Vérification interne

Joël Gauthier
Président-directeur général

Michel Fortier
Secrétaire général et vice-président
Affaires corporatives, juridiques
et immobilières

Louis Champagne	**Robert Olivier**	**Nancy Fréchette**	**Jean Hardy**	**Daniel Randall**	**Marie Gendron***
Vice-président Administration et finances / Trésorier	Vice-président Planification et innovations	Vice-présidente Exploitation	Vice-président Projets (par intérim)	Vice-président Sûreté et sécurité	Vice-présidente Communications et marketing

* Au moment d'aller sous presse, le poste de vice-président(e) Communications et marketing était à combler.

POUR MOI, CHAQUE MINUTE COMPTE.

MICHEL GRÉGOIRE
PROGRAMMEUR-ANALYSTE

FINANCES

FAITS SAILLANTS

Arrivée du vérificateur général du Québec / Avec l'arrivée du vérificateur général du Québec et les réformes comptables menées par l'Institut Canadien des Comptables Agrées (ICCA), l'AMT a dû modifier la présentation de ses résultats financiers et cumuler les résultats de ses deux fonds, soit le fonds d'immobilisations et le fonds d'exploitation.

Transaction sur les produits dérivés / Une telle modification a aussi exigé la présentation de résultats étendus de façon à bien refléter les transactions sur les produits dérivés effectuées au cours de l'exercice 2008. Ces transactions se sont inscrites dans la nouvelle approche de gestion des risques financiers instaurée par le comité de vérification et la vice-présidence Administration et Finances.

Papiers commerciaux / Finalement, la dévaluation portée aux résultats 2008, quant aux papiers commerciaux détenus depuis l'été 2007, a amené l'Agence à revoir sa politique de partage des déficits avec ses partenaires et à proposer une approche différente de celle retenue au cours des exercices antérieurs.

Autres événements / Des accumulations de neige hors du commun et des coûts de carburant historiques ont contribué à certains dépassements budgétaires, le tout compensé par un achalandage à la hausse et un partage basé sur les nouvelles études de déplacement.

RÉSULTATS CUMULÉS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
PRODUITS	286 899	271 651
CHARGES	276 687	268 344
BÉNÉFICE AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	10 212	3 307
Dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs (note 17)	(13 310)	(7 767)
DÉFICIT NET	(3 098)	(4 460)
Gains non matérialisés sur contrat de swaps de devises désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	32 310	—
Pertes non matérialisées sur contrat de swaps commodités désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	(2 081)	—
Cumul des autres éléments des résultats étendus	30 229	—
RÉSULTAT ÉTENDU	27 131	(4 460)

FINANCES

FAITS SAILLANTS

Arrivée du vérificateur général du Québec / Avec l'arrivée du vérificateur général du Québec et les réformes comptables menées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA), l'AMT a dû modifier la présentation de ses résultats financiers et cumuler les résultats de ses deux fonds, soit le fonds d'immobilisations et le fonds d'exploitation.

Transaction sur les produits dérivés / Une telle modification a aussi exigé la présentation de résultats étendus de façon à bien refléter les transactions sur les produits dérivés effectuées au cours de l'exercice 2008. Ces transactions se sont inscrites dans la nouvelle approche de gestion des risques financiers instaurée par le comité de vérification et la vice-présidence Administration et Finances.

Papiers commerciaux / Finalement, la dévaluation portée aux résultats 2008, quant aux papiers commerciaux détenus depuis l'été 2007, a amené l'Agence à revoir sa politique de partage des déficits avec ses partenaires et à proposer une approche différente de celle retenue au cours des exercices antérieurs.

Autres événements / Des accumulations de neige hors du commun et des coûts de carburant historiques ont contribué à certains dépassements budgétaires, le tout compensé par un achalandage à la hausse et un partage basé sur les nouvelles études de déplacement.

RÉSULTATS CUMULÉS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
PRODUITS	286 899	271 651
CHARGES	276 687	268 344
BÉNÉFICE AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	10 212	3 307
Dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs (note 17)	(13 310)	(7 767)
DÉFICIT NET	(3 098)	(4 460)
Gains non matérialisés sur contrat de swaps de devises désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	32 310	—
Pertes non matérialisées sur contrat de swaps commodités désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	(2 081)	—
Cumul des autres éléments des résultats étendus	30 229	—
RÉSULTAT ÉTENDU	27 131	(4 460)

FINANCES

REMISES GOUVERNEMENTALES

Un engagement financier / Les remises gouvernementales (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation) permettent de soutenir financièrement les réseaux de métro, de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue.

Remises gouvernementales / En 2008, les remises gouvernementales totalisent 102,6 M$ (+1,38 % par rapport à 2007). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence (1,5 ¢/litre) sont de 51,1 M$ (+0,27 %) et ceux provenant du droit sur l'immatriculation (30 $), nets des frais de gestion de 1,1 M$ payables à la SAAQ, s'élèvent à 51,5 M$ (+ 2,5 %).

Distribution des remises gouvernementales / (en milliers de $)

	2007	2008	Variation 2008-07	Budget 2009
REMISES GOUVERNEMENTALES NETTES				
Droit d'immatriculation	51226	**52508**	2,50 %	53530
Taxe sur l'essence	50996	**51133**	0,27 %	51161
Frais de Gestion SAAQ	(1025)	**(1050)**	2,50 %	(1071)
Sous-total	101197	**102591**	1,38 %	103620
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT				
Aide métropolitaine métro	44260	**43933**	(0,74) %	43933
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	12619	**12116**	(3,99) %	12669
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	6231	**6485**	4,08 %	9382
Aide à l'intégration tarifaire	2975	**4101**	37,83 %	4213
Sous-total	66085	**66635**	0,83 %	70197
Trains de banlieue	10467	**11366**	8,59 %	6807
Équipements métropolitains	11699	**12070**	3,17 %	13270
Autobus express métropolitains	651	**1114**	71,15 %	1162
Fonctionnement de l'AMT et autres	6641	**5523**	(16,84) %	7964
Transport adapté	859	**985**	14,70 %	1220
Soutien au développement	2081	**2751**	32,18 %	3000
Sous-total	98483	**100444**	1,99 %	103620
BÉNÉFICE NET AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	2714	**2147**	(20,85) %	0
Dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)	(6444)	**(13377)**	107,60 %	0
DÉFICIT NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	(3730)	**(11230)**	201,03 %	0

Détails de la distribution	**$**
Subventions aux organismes de transport	**66,6 M$**
- réseau de métro (0,20 $/passager)	**43,9 M$**
- RTMA (0,50$/passager)	**12,1 M$**
- tarifs réduit et intermédiaire	**6,5 M$**
- intégration tarifaire	**4,1 M$**
Déficit d'exploitation du réseau de trains de banlieue	**11,4 M$**
Déficit d'exploitation des équipements métropolitains	**12,1 M$**
Déficit d'exploitation des autobus express métropolitains	**1,1 M$**
Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	**5,5 M$**
Transport adapté	**1,0 M$**
Soutien au développement	**2,8 M$**
Provision pour la dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)	**13,4 M$**

Distribution des remises gouvernementales	**%**
STM	**46,3**
RTL	**3,6**
CIT/CRT/Municipalité	**3,7**
STL	**3,1**
AMT Réseau de transport métropolitain - Autobus	**13,3**
AMT Trains de banlieue	**9,6**
AMT Fonctionnement	**6,7**
AMT Aide au développement	**2,3**
PCAA	**11,4**
	100,0

FONDS D'EXPLOITATION

Huit sources pour financer notre fonds d'exploitation – Afin de remplir efficacement notre mission, nous disposons de huit sources de financement : les remises gouvernementales (103,6 M$), les recettes provenant des usagers des trains (44,5 M$), les recettes provenant des usagers des express métropolitains (2,4 M$), les contributions municipales (36,2 M$), les subventions du gouvernement du Québec en lien avec la *Politique de développement durable* (1,5 M$), les ressources en provenance des organismes de transport (3 M$), et des revenus connexes (2,2 M$), et les revenus d'intérêt (1,3 M$). Selon les résultats de 2008, les revenus globaux sont de 195,1 M$ — en hausse de 3,7 M$ par rapport au budget approuvé de 2008 — et les dépenses sont de 206,3 M$.

Revenus 2008 /

› **Remises gouvernementales :** Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation, qui totalisent 103,6 M$, sont équivalents à ce qui était prévu au budget de 2008, et en hausse de 1,4 M$ par rapport à 2007, soit un accroissement de 1,4 %.

› **Recettes métropolitaines :** Les recettes métropolitaines provenant de la vente des titres TRAM totalisent 112 M$, soit une hausse de 12,2 M$ (12,2 %) par rapport à 2007. De ce montant, 29,3 M$ sont affectés aux recettes des trains de banlieue et 0,8 M$ aux recettes des autobus express métropolitains. Les recettes métropolitaines à répartir entre les organismes de transport sont de 81,9 M$, en hausse de 10,2 M$ ou 14,3 % par rapport à 2007.

› **Recettes associées aux trains de banlieue :**

- **Usagers :** Grâce notamment à l'accroissement global de l'achalandage, les recettes provenant des usagers passent de 42,3 M$ en 2007 à 44,5 M$ en 2008, en hausse de 2,2 M$ par rapport à 2007 et en conformité avec l'augmentation prévue au budget de 2008.
- **Municipalités :** Leurs contributions au financement des trains de banlieue passent de 33,4 M$ en 2007 à 36,2 M$ en 2008, soit une hausse de 8,4 %.
- **Autobus express métropolitains :** Les recettes des usagers passent de 2,3 M$ en 2007 à 2,4 M$ en 2008, en hausse de 3,4 %. Les contributions municipales sont de 0,03 M$; elles étaient de 0,4 M$ en 2007.

› **Subventions :** Les subventions accordées par le gouvernement du Québec en lien avec sa *Politique de développement durable* s'élèvent à 1,5 M$. Elles ont servi à accroître les services de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

› **Répartition du coût des équipements métropolitains :** La facturation du coût des équipements métropolitains, établie à 25 % des coûts réels, totalise 3 M$, montant équivalent au budget de 2008. Les coûts associés aux équipements métropolitains facturés comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation reliés aux voies réservées, aux terminus et aux billetteries aménagées dans les terminus.

RECETTES PROVENANT DES USAGERS (en millions $)	2007	**2008**	2008-07
LIGNES MONTRÉAL /			
Deux-Montagnes	18,7	**18,6**	(0,2) %
Dorion-Rigaud	8,7	**10,0**	15,0 %
Blainville	8,0	**7,9**	(1,0) %
Mont-Saint-Hilaire	5,0	**5,8**	15,5 %
Delson-Candiac	2,0	**2,2**	10,1 %
Total	42,4	**44,5**	5,0 %
AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS			
Express Chevrier	2,0	**2,2**	10,1 %
Express Le Carrefour	0,3	**0,0**	(100,0) %
Express A40	0,0	**0,1**	100,0 %
Expresse Îles-des-Sœurs	0,0	**0,0**	100,0 %
Total	2,3	**2,3**	0 %

FINANCES

REMISES GOUVERNEMENTALES

Un engagement financier / Les remises gouvernementales (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation) permettent de soutenir financièrement les réseaux de métro, de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue.

Remises gouvernementales / En 2008, les remises gouvernementales totalisent 102,6 M$ (+1,38 % par rapport à 2007). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence (1,5 ¢/litre) sont de 51,1 M$ (+0,27 %) et ceux provenant du droit sur l'immatriculation (30 $), nets des frais de gestion de 1,1 M$ payables à la SAAQ, s'élèvent à 51,5 M$ (+ 2,5 %).

Distribution des remises gouvernementales / (en milliers de $)

	2007	2008	Variation 2008-07	Budget 2009
REMISES GOUVERNEMENTALES NETTES				
Droit d'immatriculation	51226	52508	2,50 %	53530
Taxe sur l'essence	50996	51133	0,27 %	51161
Frais de Gestion SAAQ	(1025)	(1050)	2,50 %	(1071)
Sous-total	101197	102591	1,38 %	103620
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT				
Aide métropolitaine métro	44260	43933	(0,74) %	43933
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	12619	12116	(3,99) %	12669
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	6231	6485	4,08 %	9382
Aide à l'intégration tarifaire	2975	4101	37,83 %	4213
Sous-total	66085	66635	0,83 %	70197
Trains de banlieue	10467	11366	8,59 %	6807
Équipements métropolitains	11699	12070	3,17 %	13270
Autobus express métropolitains	651	1114	71,15 %	1162
Fonctionnement de l'AMT et autres	6647	5523	(16,84) %	7964
Transport adapté	859	985	14,70 %	1220
Soutien au développement	2081	2751	32,18 %	3000
Sous-total	98483	100444	1,99 %	103620
BÉNÉFICE NET AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	2714	2147	(20,85) %	0
Dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)	(6444)	(13377)	107,60 %	0
DÉFICIT NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	(3730)	(11230)	201,03 %	0

Détails de la distribution	$
Subventions aux organismes de transport	66,6 M$
- réseau de métro (0,28 $/passager)	43,9 M$
- RTMA (0,50$/passager)	12,1 M$
- tarifs réduit et intermédiaire	6,5 M$
- intégration tarifaire	4,1 M$
Déficit d'exploitation du réseau de trains de banlieue	11,4 M$
Déficit d'exploitation des équipements métropolitains	12,1 M$
Déficit d'exploitation des autobus express métropolitains	1,1 M$
Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	5,5 M$
Transport adapté	1,0 M$
Soutien au développement	2,8 M$
Provision pour la dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)	13,4 M$

Distribution des remises gouvernementales	%
STM	46,3
RTL	3,6
CIT/CRT/Municipalité	3,7
STL	3,1
AMT Réseau de transport métropolitain - Autobus	13,3
AMT Trains de banlieue	9,6
AMT Fonctionnement	6,7
AMT Aide au développement	2,3
PCAA	11,4
	100,0

FINANCES

FONDS D'EXPLOITATION

Huit sources pour financer notre fonds d'exploitation – Afin de remplir efficacement notre mission, nous disposons de huit sources de financement : les remises gouvernementales (103,6 M$), les recettes provenant des usagers des trains (44,5 M$), les recettes provenant des usagers des express métropolitains (2,4 M$), les contributions municipales (36,2 M$), les subventions du gouvernement du Québec en lien avec la *Politique de développement durable* (1,5 M$), les ressources en provenance des organismes de transport (3 M$), et des revenus connexes (2,2 M$), et les revenus d'interet (1,3 M$). Selon les résultats de 2008, les revenus globaux sont de 195,1 M$ — en hausse de 3,7 M$ par rapport au budget approuvé de 2008 — et les dépenses sont de 206,3 M$.

Revenus 2008 /

› **Remises gouvernementales :** Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation, qui totalisent 103,6 M$, sont équivalents à ce qui était prévu au budget de 2008, et en hausse de 1,4 M$ par rapport à 2007, soit un accroissement de 1,4 %.

› **Recettes métropolitaines :** Les recettes métropolitaines provenant de la vente des titres TRAM totalisent 112 M$, soit une hausse de 12,2 M$ (12,2 %) par rapport à 2007. De ce montant, 29,3 M$ sont affectés aux recettes des trains de banlieue et 0,8 M$ aux recettes des autobus express métropolitains. Les recettes métropolitaines à répartir entre les organismes de transport sont de 81,9 M$, en hausse de 10,2 M$ ou 14,3 % par rapport à 2007.

› **Recettes associées aux trains de banlieue :**

- **Usagers :** Grâce notamment à l'accroissement global de l'achalandage, les recettes provenant des usagers passent de 42,3 M$ en 2007 à 44,5 M$ en 2008, en hausse de 2,2 M$ par rapport à 2007 et en conformité avec l'augmentation prévue au budget de 2008.
- **Municipalités :** Leurs contributions au financement des trains de banlieue passent de 33,4 M$ en 2007 à 36,2 M$ en 2008, soit une hausse de 8,4 %.
- **Autobus express métropolitains :** Les recettes des usagers passent de 2,3 M$ en 2007 à 2,4 M$ en 2008, en hausse de 3,4 %. Les contributions municipales sont de 0,03 M$ (elles étaient de 0,4 M$ en 2007).

› **Subventions :** Les subventions accordées par le gouvernement du Québec en lien avec sa *Politique de développement durable* s'élèvent à 1,5 M$. Elles ont servi à accroître les services de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

› **Répartition du coût des équipements métropolitains :** La facturation du coût des équipements métropolitains, établie à 25 % des coûts réels, totalise 3 M$, montant équivalent au budget de 2008. Les coûts associés aux équipements métropolitains facturés comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation reliés aux voies réservées, aux terminus et aux billetteries aménagées dans les terminus.

RECETTES PROVENANT DES USAGERS (en millions $)	2007	2008	2008-07
LIGNES MONTRÉAL :			
Deux-Montagnes	18,7	18,6	(0,2) %
Dorion-Rigaud	8,7	10,0	15,0 %
Blainville	8,0	7,9	(1,0) %
Mont-Saint-Hilaire	5,0	5,8	15,5 %
Delson-Candiac	2,0	2,2	10,1 %
Total	42,4	44,5	5,0 %
AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS			
Express Chevrier	2,0	2,2	10,1 %
Express Le Carrefour	0,3	0,0	(100,0) %
Express A40	0,0	0,1	100,0 %
Express Îles-des-Sœurs	0,0	0,0	100,0 %
Total	2,3	2,3	0 %

FINANCES

Charges / Les dépenses avant la provision pour dévaluation des papiers commerciaux sont de 193 M$. Après cette provision, elles s'élèvent à 206,3 M$. Le déficit de 11 M$ sera absorbé dans les années subséquentes, sans affecter les aides aux organismes de transport.

› **Subventions aux organismes de transport de la région :** Sous forme de deux catégories, elles totalisent 66,6 M$ en 2008, soit l'aide pour compenser les services offerts sur le réseau de transport métropolitain pour le réseau de métro ou pour le réseau d'autobus (56 M$), et l'aide en regard du système tarifaire métropolitain (10,6 M$).

› **Trains de banlieue :** Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élèvent à 93,45 M$, soit 6 M$ (+ 6,9 %) de plus qu'en 2007. La hausse des coûts tient compte des hausses contractuelles du CN et du CFCP et du prolongement de la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme.

› **Équipements métropolitains :** Les coûts de gestion et d'exploitation métropolitains sont de 15 M$ en 2008, en baisse de 0,3 M$ par rapport au budget 2008 et en hausse de 1,9 M$ par rapport à 2007, ce qui s'explique principalement par l'ouverture des terminus Cartier et Montmorency.

› **Partage des recettes métropolitaines nettes des titres TRAM :** Les recettes métropolitaines des titres de transport métropolitain s'élèvent à 81,9 M$, en hausse de 10,2 M$, soit 14,2 % par rapport à 2007. Ces recettes nettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : STM (40 M$), RTL (17 M$), STL (10 M$), CIT/CRT/municipalité (14,9 M$).

› **Dévaluation des papiers commerciaux (PCAA) :** À la suite de la crise financière survenue en août 2007, tous les placements de l'AMT sous forme de papiers commerciaux (PCAA) ont été temporairement gelés. Compte tenu des informations disponibles au 31 décembre 2008, l'AMT a enregistré une dévaluation supplémentaire de 13,4 M$ sur ces placements.

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Afin de maintenir et de développer les infrastructures de transport collectif, nous disposons de deux sources complémentaires de financement : les subventions du gouvernement du Québec, qui financent la majorité des projets d'immobilisations à hauteur de 75 %, et les contributions municipales, à raison de 0,01 $ par 100 $ de la richesse foncière uniformisée.

› **Fonds d'immobilisations métropolitain :** En 2008, les 83 municipalités qui composent notre territoire ont versé des contributions financières de 28,9 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 18,6 % par rapport à 2008. Cette hausse des contributions, qui servent à financer le coût des projets d'immobilisations non subventionnés par le MTQ, découle des réévaluations des valeurs foncières des dernières années.

› **Subventions :** En 2008, la ministre des Transports du Québec a autorisé des subventions d'un montant de 118,4 M$ pour des investissements en immobilisations et pour d'autres projets métropolitains totalisant 162,6 M$. Ces investissements sont en hausse de 36,4 M$, une augmentation de 30,7 % par rapport à 2008 qui s'explique principalement par les travaux en cours liés à l'achat des nouvelles voitures et locomotives.

UN ENGAGEMENT FINANCIER POUR DES SERVICES AMÉLIORÉS

Chaque année, nous publions notre *Programme triennal d'immobilisations* (PTI), un document qui présente de manière exhaustive nos projets de transport collectif en cours ou projetés. Le PTI 2009-2010-2011 présente des investissements totaux de 1 560,8 M$, soit 734,6 M$ pour les projets autorisés et 826,2 M$ pour des projets à l'étude. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2011, totalisant des investissements projetés de 3 059,7 M$. Pour la seule année 2008, nous avons investi 162,6 M$ dans l'étude et la réalisation des projets de transport durable.

56789 + - x ÷ = #

ÉTATS FINANCIERS

Rapport de la direction

À l'égard de la présentation de l'information financière

Les états financiers de l'Agence métropolitaine de transport ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées qui respectent les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

L'Agence métropolitaine de transport reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité de vérification, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le vérificateur général du Québec, examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le vérificateur général du Québec a procédé à la vérification des états financiers de l'Agence métropolitaine de transport, conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et son rapport du vérificateur expose la nature et l'étendue de cette vérification et l'expression de son opinion. Le vérificateur général peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité de vérification pour discuter de tout élément qui concerne sa vérification.

Joël Gauthier
Président-directeur général

Louis Champagne, CA
Vice-président, Administration et finances et trésorier

Montréal, le 30 avril 2009

Rapport du vérificateur

À l'Assemblée nationale:

J'ai vérifié le bilan de l'Agence métropolitaine de transport au 31 décembre 2008, les états des résultats d'exploitation, du résultat étendu, des surplus cumulés ainsi que des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Agence. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Agence au 31 décembre 2008, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, à l'exception des modifications comptables apportées aux états financiers et expliquées à la note 2, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Les chiffres de l'exercice 2007, présentés pour fins de comparaison, proviennent d'états financiers vérifiés par d'autres vérificateurs.

Le vérificateur général du Québec,

Renaud Lachance, CA auditeur

Renaud Lachance,
CA auditeur

Québec, le 30 avril 2009

ÉTATS FINANCIERS

RÉSULTATS CUMULÉS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
PRODUITS		
Remises du gouvernement du Québec :		
- taxe sur l'essence	51 133	50 996
- droit sur l'immatriculation	52 508	51 225
Revenus des trains de banlieue (note 6)	44 457	42 299
Contributions municipales aux trains de banlieue (note 6)	36 194	33 384
Contributions du gouvernement du Québec à la *Politique de développement durable*	1 469	1 415
Aide du gouvernement du Québec au transport adapté	450	450
Recettes des autobus express métropolitains	2 373	2 295
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	29	374
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	2 979	1 797
Constats d'infraction et autres	5 872	5 530
Virement des subventions reportées du gouvernement du Québec et autres (note 23)	17 338	16 869
Contributions municipales (note 7)	28 945	24 414
Revenus d'intérêts	43 152	40 603
	286 899	271 651
CHARGES		
Aide métropolitaine et dépenses afférentes (note 9)	56 049	56 879
Trains de banlieue (note 6)	93 447	87 436
Équipements métropolitains	15 049	13 496
Frais de fonctionnement	8 154	7 414
Aide au développement	2 751	2 081
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes (note 10)	6 485	6 231
Aide à l'intégration tarifaire (note 11)	4 100	2 975
Transport adapté	1 435	1 309
Autobus express métropolitains	3 556	3 449
Frais de gestion SAAQ et autres	1 985	4 161
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	46 396	43 215
Études de faisabilité des projets	4 185	8 347
Amortissement des immobilisations corporelles	33 095	31 351
	276 687	268 344
BÉNÉFICE AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	10 212	3 307
Dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs (note 17)	(13 310)	(7 767)
DÉFICIT NET	(3 098)	(4 460)

Les notes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

RÉSULTAT ÉTENDU CUMULÉ

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
DÉFICIT NET	(3 098)	(4 447)
Gains non matérialisés sur contrat de swaps de devises désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	32 310	–
Pertes non matérialisées sur contrat de swaps commodités désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	(2 981)	–
Cumul des autres éléments des résultats étendus [1]	20 229	–
RÉSULTAT ÉTENDU	27 131	(4 447)

(1) Ce montant correspond également au solde du poste « Cumul des autres éléments du résultat étendu » du solde des fonds.

Les notes font partie intégrante des états financiers.

SOLDE DES FONDS CUMULÉ

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
SURPLUS CUMULÉ NON AFFECTÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	212 738	217 185
Déficit net	(3 098)	(4 447)
SURPLUS CUMULÉ NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	209 640	212 738
Cumul des éléments du résultat étendu	30 229	–
SURPLUS CUMULÉ AFFECTÉ AU DÉBUT ET À LA FIN DE L'EXERCICE (note 19)	3 423	3 423
SOLDE DES FONDS	243 292	216 161

Les notes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

RÉSULTATS CUMULÉS

[illegible]

	2008 $	2007 [illegible] $
PRODUITS		
[illegible]		
Taxe sur l'essence	51 133	[illegible]
Droit sur l'immatriculation	52 508	[illegible]
[illegible]	44 457	[illegible]
[illegible]	36 194	[illegible]
[illegible]	1 469	[illegible]
[illegible]	450	[illegible]
[illegible]	2 373	[illegible]
[illegible]	29	[illegible]
[illegible]	2 979	[illegible]
[illegible]	5 872	[illegible]
[illegible]	17 338	[illegible]
[illegible]	28 945	[illegible]
[illegible]	43 152	[illegible]
	286 899	[illegible]
CHARGES		
[illegible]	56 049	[illegible]
[illegible]	93 447	[illegible]
[illegible]	15 049	[illegible]
[illegible]	8 154	[illegible]
[illegible]	2 751	[illegible]
[illegible]	6 485	[illegible]
[illegible]	4 100	[illegible]
[illegible]	1 435	[illegible]
[illegible]	3 556	[illegible]
[illegible]	1 985	[illegible]
[illegible]	46 396	[illegible]
[illegible]	4 185	[illegible]
[illegible]	33 095	[illegible]
	276 687	[illegible]
BÉNÉFICE AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	10 212	[illegible]
Dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs [illegible]	(13 310)	[illegible]
DÉFICIT NET	(3 098)	[illegible]

[illegible]

RÉSULTAT ÉTENDU CUMULÉ

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
DÉFICIT NET	(3 098)	(4 460)
Gains non matérialisés sur contrat de swaps de devises désignés comme couverture des flux de trésorerie (note 19)	32 310	—
Pertes non matérialisées sur contrat de swaps financiers désignés comme couverture des flux de trésorerie (note 19)	(2 081)	—
Cumul des autres éléments du résultat étendu	30 229	—
RÉSULTAT ÉTENDU	27 131	(4 460)

(1) Le montant correspond également au solde du poste « Cumul des autres éléments du résultat étendu » du solde des fonds.

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SOLDE DES FONDS CUMULÉ

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
SURPLUS CUMULÉ NON AFFECTÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	212 738	217 198
Déficit net	(3 098)	(4 460)
SURPLUS CUMULÉ NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	209 640	212 738
Cumul des autres éléments du résultat étendu	30 229	—
SURPLUS CUMULÉ AFFECTÉ AU DÉBUT ET À LA FIN DE L'EXERCICE (note 15)	3 423	3 423
SOLDE DES FONDS	243 292	216 161

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

BILAN CUMULÉ

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	4 357	[illegible]
Créances (note 21)	13 671	[illegible]
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	22 565	[illegible]
Papiers commerciaux adossés à des actifs (note 7)	23 047	[illegible]
Pièces de rechange des trains de banlieue	5 252	[illegible]
Instruments financiers dérivés (note 18)	32 310	[illegible]
À recevoir du ministère des Transports du Québec	949 756	[illegible]
Autres subventions à recevoir	2 087	[illegible]
Métro de Laval destiné au transfert (note 8)	663 182	[illegible]
Immobilisations corporelles (note 9)	701 341	[illegible]
	2 417 568	[illegible]
PASSIF		
Découvert bancaire	2 358	[illegible]
Emprunts à court terme (note 12)	18 000	[illegible]
Fournisseurs et frais courus (note 22)	135 380	[illegible]
Dette à long terme (note 13)	966 866	[illegible]
Instruments financiers dérivés (note 18)	2 081	[illegible]
Subventions reportées (note 22)	1 049 591	[illegible]
	2 174 276	[illegible]
SOLDE DES FONDS	243 292	[illegible]
	2 417 568	[illegible]

Engagements et éventualités (note 19)
Événement postérieur à la date du bilan (note 24)

Les notes font partie intégrante des états financiers.

Au nom du conseil d'administration,

Joël Gauthier
Administrateur

Martine Ouimet-Gougeon
Administratrice

ÉTATS FINANCIERS

FLUX DE TRÉSORERIE CUMULÉS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)

	2008 $	2007 (Retraité) $
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit net	(3 098)	(4 460)
Variation nette des éléments d'actifs et de passifs		
Créances	(6 174)	(3 341)
Remises à recevoir du gouvernement du Québec	(75 637)	(51 420)
Pièces de rechange des trains de banlieue	304	(58)
Fournisseurs et frais courus	(29 070)	32 776
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Dévolution des papiers commerciaux adossés à des actifs	13 432	24 864
Amortissement des immobilisations corporelles	33 095	31 351
Variation nette subventions reportées	106 937	79 268
Variation nette gain de change reporté	1 461	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	41 250	108 985
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Trains de banlieue		
- Flotte de trains	—	(365)
- Ligne Montérégie	(741)	(936)
- Ligne Rigaud	121	(2 242)
- Ligne Saint-Jérôme	(178)	(247)
- Ligne Saint-Hilaire	(3)	(19)
- Ligne Candiac	(8)	(403)
Équipements métropolitains		
- Voies réservées	(597)	(3 367)
- Terminus	(36)	(72 130)
- Stationnements incitatifs	(520)	(3 300)
Metro de Laval	(3 142)	(660 040)
Variation des immobilisations en cours		
- Metro de Laval et équipements métropolitains afférents	—	493 633
- Autres	(156 361)	(65 942)
Flux de trésorerie affectés pour les activités d'investissement	(161 465)	(117 352)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation des emprunts temporaires	18 000	—
Nouvelles dettes à long terme	150 414	85 072
Remboursement de capital	(56 729)	(69 021)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	111 685	15 991
Augmentation nette (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(8 530)	7 619
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	10 529	2 910
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice (note 20)	1 999	10 529

Les notes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1er janvier 1996.

Conformément à sa loi constitutive, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

2. NOUVELLES CONVENTIONS COMPTABLES

Au 1er janvier 2008, l'AMT a adopté les chapitres suivants du Manuel de comptabilité de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) :

- le chapitre 3855, intitulé « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation » ;
- le chapitre 1530, intitulé « Résultat étendu » ;
- et le chapitre 3865, intitulé « Comptabilité de couverture ».

Elle a également adopté le chapitre 3031, intitulé « Stocks ». Ce dernier prescrit le traitement comptable des stocks, notamment sur la détermination du coût et sa comptabilisation ultérieure en charges, y compris toute dépréciation jusqu'à la valeur nette de réalisation.

Instruments financiers / Le chapitre 3855 établit les normes pour comptabiliser et évaluer les actifs financiers, les passifs financiers et les dérivés non financiers. Conformément à ce chapitre, les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés non financiers, sont comptabilisés dans le bilan lorsque l'AMT est partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du dérivé non financier.

En vertu de cette norme, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale. La juste valeur est le montant de la contrepartie qui fait l'objet d'une entente dans le cadre d'une transaction sans lien de dépendance conclue entre deux parties consentantes qui ne sont pas forcées d'agir. La juste valeur est déterminée en se référant aux cours acheteurs cotés ou aux cours vendeurs, selon le cas. Lorsque les cours acheteurs et les cours vendeurs ne sont pas disponibles, l'AMT utilise le cours de clôture de la plus récente transaction dont cet instrument est l'objet.

Résultat étendu / Ce chapitre indique les normes de présentation et de divulgation du résultat étendu et de ses composantes. Les autres éléments cumulés du résultat étendu incluent, notamment, les variations de la juste valeur de la portion efficace des instruments de couverture de flux de trésorerie ainsi que les variations de la juste valeur des placements disponibles à la vente.

Couverture / Ce chapitre indique le moment et la façon d'utiliser la comptabilité de couverture ainsi que l'information à divulguer. La comptabilité de couverture permet de comptabiliser les gains, les pertes, les produits et les charges rattachés à un instrument financier dérivé dans la même période que ceux rattachés à l'élément couvert.

Les instruments financiers dérivés sont inscrits au bilan à leur juste valeur. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont constatées dans les résultats au cours de la période appropriée dépendamment de l'utilisation ou non de la comptabilité de couverture. Les frais de transaction liés aux instruments financiers classés ou désignés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers détenus à des fins de transaction sont inscrits en charges lorsqu'ils sont engagés. En ce qui concerne les autres instruments financiers, les frais de transaction sont capitalisés dès la comptabilisation initiale. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'AMT a choisi le 1er janvier 2003 comme date de transition des dérivés incorporés, tel que prévu aux dispositions du chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA. En conséquence, seuls les contrats ou les instruments financiers conclus ou modifiés après la date de transition ont été revus en vue de recenser les dérivés incorporés.

Tous les instruments financiers sont évalués à leur juste valeur dès la comptabilisation initiale. Les évaluations subséquentes et la classification se font comme suit :

- l'encaisse, les placements temporaires et le découvert bancaire sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée comme un revenu de placement, le cas échéant ;
- les instruments financiers dérivés ainsi que les PCAA sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée dans les charges liées à l'exploitation des trains, carburant, provision PCAA ainsi que dans les autres charges à l'exception des dérivés rattachés à de la comptabilité de couverture pour lesquels leur comptabilisation se fait dans la même période que ceux rattachés à l'élément couvert.
- Les créances sont classées comme prêts et créances, et elles sont évaluées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins la provision pour créances douteuses. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de créances à court terme, les créances sont comptabilisées au montant de la facture initiale moins la provision pour créances douteuses, le cas échéant.
- Les emprunts à court terme, les fournisseurs, les frais courus ainsi que la dette à long terme sont classés comme autres passifs financiers, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de fournisseurs et frais courus à court terme, ces derniers sont comptabilisés au montant de la facture initiale.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

Métro de Laval destiné à être transféré / Les actifs à long terme destinés à être transférés sont évalués au moindre de la valeur comptable ou de la juste valeur diminuée des frais de vente. La juste valeur est déterminée selon la méthode du prix des biens semblables, ou toute autre méthode appropriée. Les actifs à long terme cessent d'être amortis tant qu'ils sont classés comme étant destinés à être transférés.

Retraitement de la présentation des fonds aux états financiers / Le 31 décembre 2007 et les années précédentes, les états financiers de l'AMT présentaient distinctement le fonds d'exploitation et le fonds d'immobilisations, sans les cumuler. Ces états financiers distincts sont maintenant présentés par voie de note.

Les états financiers de l'exercice 2007 ont été cumulés pour indiquer le total des montants présentés des différents fonds aux états financiers.

Retraitement concernant l'aide gouvernementale / Auparavant, l'AMT comptabilisait les subventions affectées aux immobilisations directement au solde des fonds, et virait aux résultats les montants correspondant aux acquisitions de l'exercice. Depuis 2008, l'AMT enregistre les subventions affectées en tant que subventions reportées au passif, et les constate aux résultats au même rythme que l'amortissement des immobilisations concernées. Ce retraitement des exercices antérieurs a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants des états financiers au 31 décembre 2007.

› **Résultat :** - Virement des subventions reportées : 16 869 $
› **Bilan :** - Subventions reportées : 942 634 $
- Solde des fonds : 925 785 $

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et ils incluent les principales conventions.

Fonds d'exploitation / Conformément aux dispositions de la loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant (notes 21, 22, 27 et 28).

Fonds d'immobilisations / Conformément aux dispositions de la loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un fonds d'immobilisations pour enregistrer et contrôler le financement permanent, les investissements en immobilisations et les contributions pour autres projets métropolitains (notes 22, 29 et 30).

Incertitudes relatives à la mesure / La préparation des états financiers, selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre l'AMT, la juste valeur des instruments financiers ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

Produits / Les produits tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements ont lieu ou lorsque les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Les recettes provenant de la vente de titres TRAIN sont constatées dans la période où ces titres sont valides.

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenus dans le fonds approprié et dans l'exercice pour lequel les travaux sont effectués. Les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides sont remplies. Les subventions pour les immobilisations corporelles amortissables sont comptabilisées comme subventions reportées au bilan, et sont amorties selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, l'AMT constate dans les bénéfices tout solde de la subvention reportée relative à ces immobilisations corporelles. Les subventions pour les immobilisations corporelles non amortissables sont comptabilisées au moment où elles sont gagnées. Les subventions non affectées sont constatées à titre de produits lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Trésorerie et équivalents de trésorerie / La politique de l'AMT consiste à présenter, dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les placements facilement convertibles à court terme et les découverts bancaires, en un montant connu de trésorerie dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Instruments financiers dérivés / Les conventions comptables relatives aux instruments financiers sont expliquées à la note 2. L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives. L'AMT utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel en devise américaine dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Actuellement, l'AMT applique la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés. L'AMT documente en bonne et due forme son objectif et sa stratégie de gestion des risques sur lesquels reposent ses activités de couverture ainsi que toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts. Ce processus consiste à rattacher tous les instruments financiers dérivés à des actifs et passifs spécifiques, à des engagements fermes ou des opérations prévues spécifiques. La portion efficace de la relation de couverture reportée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu est reclassée dans le résultat net au cours de la même période durant laquelle l'élément couvert influe sur les résultats.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers dérivés couverts relatifs au carburant sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et de carburant. La variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés couverts relatifs à l'achat de matériel en devise américaine est comptabilisée dans les coûts du projet. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative en tant que passifs provenant d'instruments financiers dérivés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Conversion de devises / Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de la période.

Immobilisations corporelles / Les immobilisations corporelles acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation en 1996 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Ce coût comprend les matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement contributifs aux activités de construction et les frais d'émission capitalisés pendant la période de réalisation des travaux. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation, les actifs en instance de transfert et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement. Les actifs en instance de transfert sont comptabilisés au moindre de la valeur nette comptable ou du montant transféré, net des frais de vente, le cas échéant.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

- **Emprises ferroviaires :** 40 ans
- **Trains de banlieue :**
  Infrastructures – 20 ans / Matériel roulant usagé – 10 ans /
  Matériel roulant neuf – locomotives – 20 ans /
  Matériel roulant neuf – voitures – 25 ans
- **Équipements métropolitains :**
  Voies réservées – 20 ans / Stationnements incitatifs – 20 ans /
  Terminus – 20 ans
- **Pièces de rechange majeures :** Trains de banlieue : —

L'AMT examine régulièrement la valeur comptable de ses immobilisations corporelles en comparant la valeur comptable de celles-ci avec les flux de trésorerie futurs non actualisés qui devraient être générés par l'actif. Tout excédent de la valeur comptable sur la juste valeur est imputé aux résultats de la période au cours de laquelle la dépréciation a été déterminée. L'estimation des flux de trésorerie futurs ainsi que la détermination de la juste valeur requièrent l'exercice du jugement professionnel et peuvent varier dans le temps.

Pièces de rechange / Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces désuètes.

Subventions à recevoir et subventions reportées / Les subventions à recevoir à affecter au remboursement de la dette à long terme sont créées lors de l'émission d'une dette à long terme sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations corporelles admissibles en cours faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières. Les subventions à recevoir ne comportent aucun intérêt et se retrouvent au poste « À recevoir du ministère des Transports du Québec ». Quant aux subventions reportées, elles sont créées soit lors de l'émission d'une dette à long terme subventionnée ou lors de l'octroi d'une subvention au comptant accordée sur les immobilisations corporelles, toujours en fonction du programme d'aide au transport en commun ou d'ententes particulières. Elles sont virées aux résultats sur la même base que la charge d'amortissement au poste « Virement des subventions reportées ».

Surplus cumulé affecté / Le conseil d'administration peut affecter des surplus, lorsque disponibles, afin de créer certaines réserves. Ces affectations d'origine interne sont augmentées ou diminuées par résolution du conseil d'administration.

4. MODIFICATIONS COMPTABLES À VENIR

Les conventions comptables qu'utilise actuellement l'AMT sont les principes comptables généralement reconnus au Canada.

La direction de l'AMT est en constante vigie pour le dénouement des délibérations en cours au CNC et au CCSP puisque cela aura des impacts importants sur la présentation des états financiers et le référentiel comptable à appliquer dans un avenir rapproché :

- **Janvier 2009 : Appel à commentaires**
  Information financière des organismes sans but lucratif – publié conjointement par le CNC et le CCSP
- **Février 2009 : Appel à commentaires**
  Information financière des organismes publics – publié par le CCSP
- **Mars 2009 : Exposé sondage**
  Adoption des IFRS au Canada II – publié par le CNC

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié un appel à commentaires le 24 février 2009 au sujet d'un changement de référentiel comptable pour une partie ou la totalité des entreprises publiques et des organismes publics de type commercial pour l'adoption des IFRS.

Dans le présent exposé sondage du CCSP, certains organismes publics pourraient être reclassés et tenus de se référer à une source de PCGR différente. D'autres pourraient conclure après examen qu'ils ne sont actuellement pas classés dans la bonne catégorie, ce qui pourrait les amener à changer de source de PCGR. Enfin, certains organismes publics qui auront le choix de se conformer aux IFRS ou au manuel du secteur public pourraient décider de changer leur source de PCGR. L'appel à commentaires est fondé sur les définitions existantes des différents types d'organismes publics.

La direction de l'AMT continue sa vigie pour le dénouement des libérations en cours au CNC et au CCSP. Étant donné que des changements importants sont en cours relativement à la présentation des états financiers ainsi que le référentiel comptable à appliquer, nous tenons à en informer les lecteurs de nos états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

5. RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

Lors des exercices antérieurs, les recettes nettes de la vente de titres TRAM ont été comptabilisées aux revenus de l'AMT et la répartition de ces dernières a été comptabilisée dans ses dépenses. À compter du présent exercice, ces dernières sont présentées dorénavant nettes des dépenses correspondantes. Les chiffres comparatifs de 2007 ont été retraités.

Les recettes nettes de la vente de titres TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les autorités organisatrices de transport (AOT) et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de titres TRAM, nette de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue (note 6) et aux autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Société de transport de Montréal	35299	**39984**	33530
Réseau de transport de Longueuil	15816	**16988**	15844
Société de transport de Laval	8988	**9991**	9339
Conseils intermunicipaux de transport	12391	**13992**	12065
Municipalité	933	**1010**	917
	73427	**81965**	71695

6. TRAINS DE BANLIEUE

Recettes des trains de banlieue / Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN et d'une affectation de la vente de titres TRAM de 29275 $ en 2008 (27524 $ en 2007).

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

Ligne Montréal /	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Deux-Montagnes	18920	**18631**	18669
Dorion-Rigaud	8354	**9951**	8538
Blainville–Saint-Jérôme	7866	**7903**	7980
Mont-Saint-Hilaire	5308	**5816**	5153
Delson-Candiac	2185	**2156**	1959
	42633	**44457**	42299

Contributions municipales aux trains de banlieue / L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, entre les municipalités desservies par une ligne de trains selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac entre les municipalités desservies par ces lignes de trains, selon le nombre de départs, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

Ligne Montréal /	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Deux-Montagnes	12632	**13008**	12339
Dorion-Rigaud	9481	**9903**	9393
Blainville–Saint-Jérôme	6342	**6444**	6189
Mont-Saint-Hilaire	5014	**5396**	4041
Delson-Candiac	1532	**1443**	1422
	35001	**36194**	33384

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EXPRIMÉS EN MILLIERS DE DOLLARS)

5. RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

Lors des exercices antérieurs, les recettes nettes de la vente de titres TRAM ont été comptabilisées aux revenus de l'AMT et la répartition de ces dernières a été comptabilisée dans ses dépenses. À compter du présent exercice, ces dernières sont présentées dorénavant nettes des dépenses correspondantes. Les chiffres comparatifs de 2007 ont été retraités.

Les recettes nettes de la vente de titres TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les autorités organisatrices de transport (AOT) et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de titres TRAM, nette de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue (note 6) et aux autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Société de transport de Montréal	35239	39984	33530
Réseau de transport de Longueuil	15816	16988	15844
Société de transport de Laval	8988	9991	9339
Conseils intermunicipaux de transport	12391	13992	12065
Municipalité	933	1010	917
	73427	81965	71695

6. TRAINS DE BANLIEUE

Recettes des trains de banlieue / Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN et d'une affectation de la vente de titres TRAM de 29275 $ en 2008 (27524 $ en 2007).

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

Ligne Montréal /	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Deux-Montagnes	18920	18631	18669
Dorion-Rigaud	8354	9951	8538
Blainville-Saint-Jérôme	7866	7903	7980
Mont-Saint-Hilaire	5308	5816	5153
Delson-Candiac	2185	2156	1959
	42633	44457	42299

Contributions municipales aux trains de banlieue / L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, entre les municipalités desservies par une ligne de trains selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville-Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac entre les municipalités desservies par ces lignes de trains, selon le nombre de départs, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

Ligne Montréal /	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Deux-Montagnes	12632	13008	12339
Dorion-Rigaud	9481	9903	9393
Blainville-Saint-Jérôme	6342	6444	6189
Mont-Saint-Hilaire	5014	5396	4041
Delson-Candiac	1532	1443	1422
	35001	36194	33384

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Coûts d'exploitation / Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

Ligne Montréal /	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Deux-Montagnes	31580	**32520**	30848
Dorion-Rigaud	23484	**24757**	23264
Blainville-Saint-Jérôme	15855	**16122**	15473
Mont-Saint-Hilaire	12534	**14840**	13053
Delson-Candiac	5250	**5208**	4798
	88703	**93447**	87436

7. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations non subventionnées du fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le métro de Laval a été mis en service le 28 avril 2007. Une entente a été signée, impliquant la STM, l'AMT, le ministère des Finances du Québec et le MTQ, afin de permettre la rétrocession ultérieure, à la STM, des infrastructures reliées à l'exploitation de ce métro, à l'exclusion des équipements métropolitains afférents.

Cette rétrocession s'effectuera en vertu de l'article 47 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*.

Ce tansfert d'actif aura pour effet de diminuer les immobilisations et les subventions reportées de l'AMT d'un montant de 663 182 $. Le transfert aura aussi pour incidence de diminuer le montant à recevoir du MTQ et la dette afférente. De plus, le solde de subvention reportée sera aussi réduit.

	Coût $	Amortissement cumulé $	2008 Valeur nette $	2007 (Retraité) Valeur nette $
Train de banlieue				
- Flotte de trains	319020	162158	**156862**	171419
Deux-Montagnes				
- Terrains	15041	—	**15041**	15035
- Infrastructures	82108	52219	**29889**	33242
Dorion-Rigaud				
- Terrains	634	—	**634**	634
- Infrastructures	44378	29953	**14425**	15562
Blainville-Saint-Jérôme				
- Terrains	3061	—	**3061**	3061
- Infrastructures	44873	9929	**34944**	37005
Mont-Saint-Hilaire				
- Terrains	2575	—	**2575**	2575
- Infrastructures	29855	9458	**20397**	21887
Delson-Candiac				
- Terrains	54	—	**54**	54
- Infrastructures	6885	1687	**5198**	5534
Équipements métropolitains				
- Terrains	24342	—	**24342**	24303
- Voies réservées	65806	17848	**47958**	50649
- Stationnements incitatifs	18660	6081	**12579**	12979
- Terminus	103336	18199	**85137**	90290
Pièces de rechange pour trains de banlieue	587	—	**587**	587
Immobilisations en cours de réalisation				
- Train de l'Est	44426	—	**44426**	14348
- Flotte de trains	158017	—	**158017**	51644
- Autres projets	46676	—	**46676**	26766
Gain de change reporté	(1461)	—	**(1461)**	—
	1008873	307532	**701341**	577574
Métro de Laval destiné au transfert	663182	—	**663182**	660040

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

9. AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 $ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2008, 43 933 $ [44 260 $ en 2007].
- 0,50 $ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2008, 11 075 $ [11 847 $ en 2007].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'un circuit d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue, totalisant en 2008, 841 $ [576 $ en 2007].

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
MÉTRO			
Société de transport de Montréal	43 933	**43 933**	44 260
AUTOBUS			
Société de transport de Montréal	5 568	**5 237**	5 512
Réseau de transport de Longueuil	3 064	**3 115**	3 164
Société de transport de Laval	760	**696**	1 149
Conseils intermunicipaux de transport	1 307	**1 386**	1 431
Conseil régional de transport de Lanaudière	330	**501**	457
Municipalité	129	**140**	134
	11 158	**11 075**	11 847
AIDE AU RÉSEAU D'AUTOBUS EN RABATTEMENT AUX TRAINS			
Société de transport de Montréal	377	**337**	283
Réseau de transport de Longueuil	43	**40**	29
Société de transport de Laval	75	**86**	56
Conseils intermunicipaux de transport	290	**378**	208
	785	**841**	576
Dépenses afférentes	400	**200**	196
	56 276	**56 049**	56 879

10. AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et intermédiaire consentis aux utilisateurs de titres TRAM. Pour l'année 2008, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres TRAM, un montant de 6 485 $ pour la TRAM des zones 1 à 8 [6 231 $ en 2007].

L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres TRAM se répartit comme suit :

	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 $
Société de transport de Montréal	2 881	**3 012**	2 792
Réseau de transport de Longueuil	1 503	**1 393**	1 414
Société de transport de Laval	809	**765**	788
Conseils intermunicipaux de transport	925	**898**	855
Conseil régional de transport de Lanaudière	308	**320**	288
Municipalité	101	**97**	94
	6 527	**6 485**	6 231

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Coûts d'exploitation / Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

Ligne Montréal /	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 [illegible] $
Deux-Montagnes	[illegible]	32520	[illegible]
Dorion-Rigaud	23484	24757	23064
Blainville–Saint-Jérôme	[illegible]	16122	[illegible]
Mont-Saint-Hilaire	12534	14840	[illegible]
Delson–Candiac	[illegible]	5208	[illegible]
	88703	93447	[illegible]

7. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations non subventionnées du fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le métro de Laval a été mis en service le 28 avril 2007. Une entente a été signée, impliquant la STM, l'AMT, le ministère des Finances du Québec et le MTQ, afin de permettre la rétrocession ultérieure, à la STM, des infrastructures reliées à l'exploitation de ce métro, à l'exclusion des équipements métropolitains afférents.

Cette rétrocession s'effectuera en vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*.

Ce transfert d'actif aura pour effet de diminuer les immobilisations et les subventions reportées de l'AMT d'un montant de 663182 $. Le transfert aura aussi pour incidence de diminuer le montant à recevoir du MTQ et la dette afférente. De plus le solde de subvention reportée sera aussi réduit.

	Coût $	Amortissement cumulé $	2008 Valeur nette $	2007 Valeur nette comptable $
Train de banlieue				
- Flotte de trains	[illegible]	[illegible]	156862	[illegible]
Deux-Montagnes				
- Terrains	[illegible]	—	15041	[illegible]
- Infrastructures	[illegible]	[illegible]	29889	[illegible]
Dorion-Rigaud				
- Terrains	[illegible]	—	634	[illegible]
- Infrastructures	[illegible]	[illegible]	14425	[illegible]
Blainville–Saint-Jérôme				
- Terrains	[illegible]	—	3061	[illegible]
- Infrastructures	[illegible]	[illegible]	34944	[illegible]
Mont-Saint-Hilaire				
- Terrains	[illegible]	—	2575	[illegible]
- Infrastructures	[illegible]	[illegible]	20397	[illegible]
Delson–Candiac				
- Terrains	[illegible]	—	54	[illegible]
- Infrastructures	[illegible]	[illegible]	5198	[illegible]
Équipements métropolitains				
- Terrains	[illegible]	—	24342	[illegible]
- Voies réservées	[illegible]	[illegible]	47958	[illegible]
- Stationnements incitatifs	[illegible]	[illegible]	12579	[illegible]
- Terminus	[illegible]	[illegible]	85137	[illegible]
[illegible] pour trains de banlieue	[illegible]	—	587	[illegible]
Immobilisations en cours de réalisation				
- Train de l'Est	[illegible]	—	44426	[illegible]
- Flotte de trains	[illegible]	—	158017	[illegible]
- Autres projets	[illegible]	—	46676	[illegible]
Gain de change reporté	[illegible]	—	(1461)	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	701341	[illegible]
Moins métro de Laval destiné au transfert	[illegible]	—	663182	[illegible]

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

9. AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

[illegible]

	Budget 2008	2008	2007
	$	$	$
MÉTRO			
Société de transport de Montréal	[illegible]	43 933	[illegible]
AUTOBUS			
Société de transport de Montréal	[illegible]	5 237	[illegible]
Réseau de transport de Longueuil	[illegible]	3 175	[illegible]
Société de transport de Laval	[illegible]	696	[illegible]
Conseils intermunicipaux de transport	[illegible]	1 386	[illegible]
Conseil régional de transport de Lanaudière	[illegible]	501	[illegible]
Municipalités	[illegible]	140	[illegible]
	[illegible]	11 075	[illegible]
AIDE AU RÉSEAU D'AUTOBUS EN RABATTEMENT AUX TRAINS			
Société de transport de Montréal	[illegible]	337	[illegible]
Réseau de transport de Longueuil	[illegible]	40	[illegible]
Société de transport de Laval	[illegible]	86	[illegible]
Conseils intermunicipaux de transport	[illegible]	378	[illegible]
	[illegible]	841	[illegible]
Dépenses afférentes	[illegible]	288	[illegible]
	[illegible]	56 549	[illegible]

10. AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

[illegible]

	Budget 2008	2008	2007
	$	$	$
Société de transport de Montréal	[illegible]	2 012	[illegible]
Réseau de transport de Longueuil	[illegible]	1 393	[illegible]
Société de transport de Laval	[illegible]	765	[illegible]
Conseils intermunicipaux de transport	[illegible]	898	[illegible]
[illegible]	[illegible]	370	[illegible]
Municipalités	[illegible]	67	[illegible]
	[illegible]	5 485	[illegible]

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

11. AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

En 2003, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux, dommages du tarif tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

	Budget 2008 (non vérifié) $	2008 $	2007 (Retraité) $
Société de transport de Montréal	2 848	1 720	1 675
Réseau de transport de Longueuil	148	318	56
Société de transport de Laval	888	1 472	1 037
Conseils intermunicipaux de transport	286	491	199
Conseil régional de transport de Lanaudière	–	92	8
Municipalité	–	7	–
	4 170	4 100	2 975

12. EMPRUNTS À COURT TERME

L'Agence peut faire des emprunts à court terme auprès du ministère des Finances. La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret, lequel est renouvelé tous les deux ans. Le décret en vigueur a été prolongé jusqu'au 30 juin 2009 au montant de 478 600 $. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 1,9438 %. Au 31 décembre 2008, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 18 000 $ (0 $ en 2007).

13. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du ministère des Finances. En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts (note 23). Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 91 344 $, incluant 400 $ d'intérêts. Les dettes suivantes portent des intérêts à taux fixe.

	2008 $	2007 (Retraité) $
BILLET À PAYER		
Émis en 2003, avec un taux d'intérêt de 4,513 % – Échéance 2008	–	2 068
Émis en 1999, avec un taux d'intérêt de 6,329 % – Échéance 2009	956	2 783
Émis en 2000, 2001, 2003, 2006 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,119 % et 5,958 % – Échéance 2010	120 121	132 750
Émis en 2005, avec des taux d'intérêt de 4,079 % – Échéance 2011	23 902	25 000
Émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,385 % et 5,945 % – Échéance 2012	45 186	51 048
Émis en 2003, 2004, 2005 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,097 % et 5,167 % – Échéance 2013	176 880	184 989
Émis en 2004 et 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,169 % et 5,267 % – Échéance 2014	140 287	147 574
Émis en 2005 et 2006, avec des taux d'intérêt variant entre 4,320 % et 4,783 % – Échéance 2015	67 313	70 918
Émis en 2006 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,478 % et 4,960 % – Échéance 2016	109 484	114 920
Émis en 2006, 2007 et 2008, avec des taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,906 % – Échéance 2017	114 468	57 059
Émis en 2008, avec des taux d'intérêt variant entre 4,410 % et 4,659 % – Échéance 2018	87 223	–
Émis en 2002, avec des taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance 2022	8 190	8 553
Émis en 2004, avec des taux d'intérêt variant entre 5,379 % et 5,453 % – Échéance 2024	20 353	21 138
Émis en 2005, 2006 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,602 % et 5,261 % – Échéance 2025	34 067	35 311
Émis en 2006, avec un taux d'intérêt de 4,886 % – Échéance 2026	18 436	19 090
	966 866	873 181

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2008 LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS

Remboursements annuels en capital et intérêts

	Assumé par le MTQ $	Assumé par l'AMT $	Total $
2009	90 904	12 535	103 439
2010	182 083	13 335	195 418
2011	89 571	14 153	103 724
2012	89 051	10 890	99 941
2013	179 198	24 028	203 226
2014 et suivants	452 814	55 205	508 019
	1 083 621	130 146	1 213 767
Intérêts inclus	(220 655)	(26 246)	(246 901)
	862 966	103 900	966 866

Le montant de 862 966 $ assumé par le MTQ est comptabilisé au bilan du fonds d'immobilisations au 31 décembre 2008, au poste d'actifs « À recevoir du ministère des Transports du Québec ».

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place, le 1er juillet 2007, un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3 % de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 619 $ (421 $ en 2007).

15. SURPLUS CUMULÉ AFFECTÉ

Le conseil d'administration a résolu d'affecter, en 2006, un montant de 3 423 $ du surplus afin de créer une réserve visant à se prémunir contre certains risques auxquels sont exposés ses biens et ses activités d'exploitation des trains de banlieue et d'établir une réserve pour la mise en place de certaines activités d'exploitation futures visant l'augmentation de l'offre des services découlant de la *Politique québécoise du transport collectif*. En 2008, le conseil d'administration a résolu de réaffecter la somme de 2 727 $ créée à même la réserve de 2006, à l'équilibre budgétaire 2009, le tout conditionnel à ce que tout surplus constaté ultérieurement soit prioritairement affecté à reconstituer cette réserve, le tout tel qu'édicté par l'article 61 de la Loi.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Juste valeur / La juste valeur estimée des instruments financiers comptabilisés, autres que les instruments financiers dérivés, les papiers commerciaux adossés à des actifs de même que la dette à long terme, se rapproche de leur coût compte tenu de leur échéance à court terme. L'AMT a eu recours à des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du diesel et aux taux de change. Elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

La juste valeur de la dette à long terme s'élève à 1 028 440 $, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie aux taux d'intérêt du marché pour des titres présentant des conditions et caractéristiques semblables.

Risque de crédit / L'AMT surveille, dans le cours normal de ses activités, la situation financière de ses clients et examine les antécédents de chaque nouveau client en matière de crédit. L'AMT estime qu'il n'y a pas de concentration importante du risque de crédit. La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit de l'AMT.

Risque de taux d'intérêt / L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des taux d'intérêt fixes pour la plupart des emprunts. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime et le risque de marché lié aux taux d'intérêt l'est également, compte tenu que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

Risque de prix sur marchandises / Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de swap sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant, jusqu'à deux ans à l'avance. Au 31 décembre 2008, deux swaps d'huile à chauffage étaient en cours (note 19) et ont une juste valeur négative de 2 081 $.

	2008 $
	1 720
	318
	1 472
	491
	92
	7
	4 100

	2008 $
	—
	956
	120 121
	23 902
	45 186
	176 880
	140 287
	67 313
	109 484
	114 468
	87 223
	8 190
	20 353
	34 067
	18 436
	966 866

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

	Assumé par l'AMT $
	12535
	13335
	14153
	10890
	24028
	55205
	130146
	(26246)
	103900

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

15. SURPLUS CUMULÉ AFFECTÉ

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur /

Risque de crédit /

Risque de taux d'intérêt /

Risque de prix sur marchandises /

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

Risque de change / Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses immobilisations est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Afin de minimiser les impacts résultant de la conversion en dollars canadiens du coût des immobilisations libellées en devises étrangères, l'AMT a recours à un swap de taux de change. Ce swap est désigné comme couverture aux fins comptables. Au 31 décembre 2008, ce swap, comptabilisé au bilan (note 19) avait une juste valeur de 32 310 $.

17. PAPIERS COMMERCIAUX ADOSSÉS À DES ACTIFS

Les flux monétaires de l'AMT créent des surplus d'encaisse temporaires qui sont investis dans des placements à court terme. En août 2007, 44 246 $ de ces placements étaient investis dans du papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »). Le PCAA constituait une créance à court terme adossée à une variété d'instruments financiers. Les actifs, tels que les créances hypothécaires ou à la consommation, ou à l'exposition aux risques, tels que les trocs de défaillance de crédit, sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, y compris les achats d'actifs et de dérivés financiers. Le PCAA est généralement émis pour une durée de 30, 60 ou 90 jours, soit à escompte, soit à intérêt.

Les instruments financiers servant d'actifs à un conduit émetteur de PCAA ont généralement des échéances plus longues que l'échéance du PCAA émis. Le conduit doit typiquement alors disposer de facilités de garantie de liquidités auprès d'une institution financière dont il peut se prévaloir, à certaines conditions, advenant le cas où il n'est pas en mesure d'émettre de nouveaux titres de PCAA afin de rembourser ceux qui viennent à échéance ou de répondre à des besoins de liquidités additionnelles.

Jusqu'à l'été 2007, la compression des écarts de crédit a favorisé la création de structures supraprioritaires (*leveraged super seniors* ou *LSS*). Ces structures procurent aux investisseurs une exposition adossée à une proportion supraprioritaire d'un groupe d'actifs de référence. En général, cette exposition correspond à plusieurs fois le montant investi par les investisseurs dans un conduit donné et mis en garantie par le conduit auprès du bénéficiaire de la protection de crédit. Par exemple, un placement de 10 millions de dollars peut être adossé dix fois au moyen d'un lien de crédit à une tranche supraprioritaire ayant un montant nominal de 100 millions de dollars. La combinaison d'actifs donnés en garantie et d'un contrat de troc contre la défaillance de crédit, tel un *LSS*, est généralement identifiée à titre d'actif « synthétique ».

Une tranche supraprioritaire est assortie d'un point d'attachement, c'est-à-dire le niveau-seuil de perte que doit connaître le groupe d'actifs de référence avant que les obligations de paiement ne soient déclenchées. En général, ce seuil dépasse de façon importante le niveau de perte conséquent à une note R-1 (élevé) ou AAA. Ainsi, le niveau de perte auquel la tranche supraprioritaire est exposée est généralement plus faible que l'expérience historique pour ce niveau de notation. Lorsque le niveau de perte augmente ou lorsqu'il y a des indicateurs qui montrent que celui-ci pourrait s'élever (déclencheurs d'appels de garanties additionnelles), les acheteurs de protection contre la défaillance de crédit peuvent exiger un supplément de garantie, en plus des montants investis initialement. Cependant, pour faire face à ces appels de garanties additionnelles, les structures originales ne disposaient pas de mécanismes pour accéder à des liquidités.

Si le supplément de garantie ne peut être fourni, le LSS est dénoué au profit de l'acheteur de la protection contre la défaillance de crédit. Ce dénouement entraîne une perte pour les investisseurs dans le PCAA, et ce, même si la perte réelle du groupe d'actifs de référence n'a pas atteint le point d'attachement sur la tranche supraprioritaire.

La crise des prêts hypothécaires à haut risque aux États-Unis a déclenché des perturbations sur les marchés internationaux qui ont abouti à une crise de liquidités du marché canadien du PCAA de tiers en août 2007. Depuis ce moment, l'AMT n'avait pas été en mesure de se faire rembourser les sommes dues en vertu du PCAA de tiers. Au moment de leur acquisition par l'AMT, le PCAA était noté « R-1 (élevé) » par l'agence de notation DBRS Limited (« DBRS »), soit la plus haute cote accordée par DBRS pour du papier commercial adossé à des actifs.

Le marché canadien des PCAA émis par des tiers a souffert d'une crise de liquidités au milieu du mois d'août 2007, puisque les fournisseurs de garantie de liquidités n'ont pas rendu disponibles les sommes commises en vertu des engagements fournis puisqu'ils ne considéraient pas les conditions requises à cet effet comme ayant été remplies. Les investisseurs ainsi que les banques ayant acheté la protection contre la défaillance de crédit ont alors convenu d'un moratoire et entamé des discussions dans le cadre de la Proposition de Montréal et du Comité pancanadien des investisseurs de PCAA par la suite.

Les participants à l'accord ont également conclu une entente de principe le 23 décembre 2007 au sujet de la conversion des placements en PCAA en instruments financiers à long terme assortis d'échéances correspondant aux actifs sous-jacents. La proposition de restructuration annoncée à cette date avait pour principaux objectifs de remplacer le PCAA de tiers par de nouveaux titres ayant une échéance similaire à celle des créances et des actifs financiers sous-jacents (certains de nos titres ont une échéance pouvant aller jusqu'en 2056), de regrouper certaines séries de PCAA de tiers qui sont soutenues en tout ou en partie par des actifs synthétiques, d'alléger les obligations d'appels de marge des LSS, de mettre en place des facilités de financement de marge et de favoriser un marché secondaire afin de générer des liquidités pour les porteurs de PCAA de tiers.

Événement postérieur à la date du bilan / Le 24 décembre 2008, le Comité pancanadien des investisseurs et les banques acheteuses de protection ont conclu une entente finale de restructuration, laquelle fut ratifiée le 21 janvier 2009 au terme de l'obtention des approbations et des décrets requis. Les aspects clés de l'entente sont :

- Création de trois nouvelles structures sous forme de fiducies, appelées « véhicules d'actifs cadres » (« VAC 1 », « VAC 2 », et « VAC 3 ») :
  - VAC 1 et VAC 2 regroupent les transactions des conduits de PCAA constitués uniquement d'actifs synthétiques ou constitués d'actifs hybrides, c'est-à-dire d'une combinaison d'actifs synthétiques et traditionnels. Ils incluent également les actifs à haut risque associés à ces transactions ;
  - VAC 3 est composé de transactions des conduits de PCAA constitués exclusivement d'actifs à haut risque et d'actifs traditionnels ;

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

› Établissement d'un moratoire initial de 18 mois se terminant le 21 juillet 2010, afin de permettre la création d'un marché pour ces nouveaux titres.

Les intérêts pour la période d'août 2007 à août 2008 ont été reçus en janvier 2009, et ont été comptabilisés dans l'exercice 2008 au montant de 1 343 $ (dont 161 $ au fonds d'immobilisations).

	2008 Coût $	2008 Moins value non matérialisée cumulative $	2008 Juste valeur $
ACTIFS SYNTHÉTIQUES (VAC-2)			
A-1	13 968	4 889	9 079
A-2	9 563	3 825	5 738
B	1 736	1 493	243
C	9 940	9 443	497
ACTIFS À HAUT RISQUE			
VAC-3	8 917	1 427	7 490
	44 124	21 077	23 047

Compte tenu de l'information disponible lors de la préparation des états financiers, l'AMT a procédé à une évaluation de la juste valeur des placements dans ses PCAA au 31 décembre 2008 et a conclu qu'à cette date, ses placements ne seront pas réalisés d'ici 90 jours et, par conséquent, que les PCAA sont considérés comme étant à long terme et sont classifiés comme actifs détenus à des fins de transaction. Par conséquent, la direction de l'AMT a estimé la juste valeur de ces actifs. La technique d'évaluation utilisée est basée sur l'actualisation des flux monétaires futurs, en tenant compte du taux d'acceptation bancaire afin d'estimer les entrées réelles de revenus d'intérêts, ainsi que du taux théorique de rendement des obligations commerciales de classe A de ce type de placement, soit un rendement à long terme sur un placement traditionnel, auquel une prime de risque et de liquidité est ajoutée. Ces estimés ont été établis à l'aide de sources externes.

	2008 $	2007 (Retraité) $
FONDS D'EXPLOITATION		
Papiers commerciaux	39 636	39 758
Provision pour dévaluation	(19 821)	(6 444)
Net fonds d'exploitation	19 815	33 314
FONDS D'IMMOBILISATIONS		
Papiers commerciaux	4 488	4 488
Provision pour dévaluation	(1 256)	(1 323)
Net fonds d'immobilisations	3 232	3 165
Net total	23 047	36 479

À la suite de cette évaluation, l'AMT a constaté une perte de valeur supplémentaire de 13 310 $ (fonds d'exploitation: perte de 13 377 $ et fonds d'immobilisations: gain de 67 $) liée à ces PCAA au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 (7 767 $ pour 2007). En conséquence, la moins value totalise 21 077 $ au 31 décembre 2008, dont 1 256 $ au fonds d'immobilisations.

L'estimation de la juste valeur des investissements en PCAA effectuée par l'AMT au 31 décembre 2008 est entourée d'une grande incertitude. Bien que la direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances, des modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA au cours des prochaines années. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte des meilleures estimations actuelles de la direction et l'ampleur de cet écart pourrait influer sur nos résultats financiers futurs, tel qu'il a été produit pour l'année 2008.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

	2008 Coût $	2008 Moins value non matérialisée cumulative $	2008 Juste valeur $
	13968	4889	9079
	9563	3825	5738
	1736	1493	243
	9940	9443	497
	8917	1427	7490
	44124	21077	23047

	2008 $
	37636
	(19821)
	19815
	4488
	(1256)
	3232
	23047

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2008 (LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

18. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements relatifs au fonds d'exploitation / L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Les engagements en vertu de ces contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

	$
2009	90 018
2010	35 713
2011	8 351
2012	6 695
2013	6 489
2014 et suivants	11 748
	159 014

Engagements relatifs au fonds d'immobilisations / L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. De plus, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à subventionner, en partie, ces investissements en immobilisations. Les engagements, en vertu des contrats octroyés pour ces projets, s'établissent comme suit :

	$
2009	160 882
2010	122 177
2011	102 061
2012	72 847
2013	8 370
2014 et suivants	34 958
	501 295

Réclamations / Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT est impliquée dans diverses réclamations et poursuites. Même si l'issue des différents dossiers en cours au 31 décembre 2008 ne peut être prévue avec certitude, l'AMT estime que leur dénouement n'aurait vraisemblablement pas de répercussions négatives importantes sur sa situation financière et ses résultats nets, compte tenu des provisions ou des couvertures d'assurance dont certains de ces éléments font l'objet.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments financiers dérivés de l'AMT ne sont conclus qu'avec une seule contrepartie. Puisque cette contrepartie présente une qualité de crédit supérieure, l'AMT est ainsi exposée à un risque de crédit minimal dans l'éventualité d'une non-exécution. La juste valeur des instruments financiers dérivés est définie comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non réalisés, calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2008. Cette estimation reflète le montant estimé que l'AMT recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan.

L'AMT utilise deux types d'instruments financiers dérivés : les swaps et les contrats de changes. Les swaps sont liés à une marchandise (huile à chauffage n° 2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises. Quant au contrat de change à terme, il est lié à des projets futurs d'immobilisations et constitue une entente contractuelle visant à acheter des dollars américains à une date ultérieure et à un taux préétabli.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait l'instrument financier dérivé suivant avec une juste valeur positive :

	Prix/Taux	Quantité référence	Juste valeur 2008	Juste valeur 2007
Opération de change Octobre 2008 à juillet 2014	[illegible]	[illegible]	32 315 $	—

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

	Prix fixe	Quantité référence	Juste valeur 2008	Juste valeur (Retraité) 2007
Huile à chauffage				
- Janvier 2009 à décembre 2009	0,7117 $ CAN / litre	4 524 000 litres	(917) $	—
- Janvier 2009 à mars 2010	0,6996 $ CAN / litre	6 786 000 litres	(1 164) $	—
			(2 081) $	

20. FLUX DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie figurant dans l'état des flux de trésorerie comprennent les montants suivants comptabilisés au bilan :

	2008 $	2007 (Retraité) $
Encaisse	4 357	4 536
Dépôts à terme	—	5 993
Découvert bancaire	(2 358)	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 999	10 529

Les intérêts versés au cours de l'exercice s'élèvent à 46 712 $ (43 462 $ en 2007).

21. CRÉANCES

	2008 $	2007 (Retraité) $
FONDS D'EXPLOITATION		
Comptes clients des AOT	7 089	1 859
Comptes clients des municipalités	2 655	29
Autres comptes clients	2 125	1 273
Provision des contributions municipales restant à recevoir	1 269	2 990
À recevoir du MTQ – Fonds Vert	859	1 415
À recevoir (à payer) des AOT suite au partage des recettes métropolitaines	(3 815)	(1 667)
Frais payés d'avance	489	518
Autres	3 000	980
Taxe	13 671	7 497

16. ENGAGEMENTS ET EVENTUALITÉS

Engagements relatifs au fonds d'exploitation /

$
90018
35713
8351
6695
6489
11748
159014

Engagements relatifs au fonds d'immobilisations /

$
160882
122177
102061
72847
8370
34958
501295

Réclamations /

	Juste valeur 2008
	(917) $
	(1 164) $
	(2 081) $

	2008 $
	4 357
	—
	(2 358)
	1 999

	2008 $
	7 589
	3 455
	2 125
	1 264
	859
	(3 815)
	689
	2 000
	13 619

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

[illegible]

22. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2008 $	[illegible]
FONDS D'EXPLOITATION		
Fournisseurs	5 562	[illegible]
[illegible]	27 547	[illegible]
[illegible]	4 487	[illegible]
[illegible]	7 367	[illegible]
[illegible]	3 446	[illegible]
[illegible]	4 229	[illegible]
Provision pour réclamations	2 368	[illegible]
Autres	6 566	[illegible]
Total	63 045	[illegible]
FONDS D'IMMOBILISATIONS		
Fournisseurs	48 523	[illegible]
Frais courus	21 374	[illegible]
Autres créditeurs	2 438	[illegible]
Total	72 335	[illegible]
Grand total — Fournisseurs et frais courus	135 380	[illegible]

23. SUBVENTIONS REPORTÉES

	2008 MTQ $	2008 Autres $	2008 Total $
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

24. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

Recours collectif non autorisé / [illegible]

[illegible]

25. [illegible]

[illegible]

[illegible]

26. [illegible]

[illegible]

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

[illegible]

27. RÉSULTATS ET DÉFICIT DU FONDS D'EXPLOITATION

	Budget 2018 Voir annexe $	2018 $	2017 (Retraité) $
PRODUITS			
Paiement du gouvernement du Québec			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Revenus des [illegible] du Québec [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales aux frais de fonctionnement [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contribution du gouvernement du Québec à l'Principal de développement durable	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Subventions du MTQ			
À l'égard du service de la dette des OSP			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aide du gouvernement du Québec au transport adapté	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Revenus des [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions municipales aux [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contributions aux coûts des équipements [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Concerts et spectacles [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Revenus d'intérêts	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CHARGES			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Équipements [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Services de la dette des OSP			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Salaires [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Frais de déplacement	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Transport [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Frais de gestion [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Revenus [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]			
[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]

	2008 $
	5542
	27567
	6487
	7362
	3446
	4229
	2368
	6044
	63045
	48523
	21374
	2438
	72335
	135380

	2008 MTQ $	2008 Autres $	2008 Total $
	939624	3030	942654
	122548	1727	124275
	(16839)	(499)	(17338)
	1045333	4258	1049591

Recours collectif non autorisé /

	2008 $
	51133
	52509
	44457
	36194
	1469
	—
	—
	450
	2373
	29
	2979
	2193
	1324
	195109
	56049
	93447
	15049
	—
	—
	8154
	2751
	6485
	4100
	1435
	3556
	1936
	—
	192962
	2147
	(13377)
	(11230)
	(2081)
	(772)
	(14083)

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

28. BILAN DU FONDS D'EXPLOITATION

	2008 $	2007 (Retraité) $
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	—	6 563
Créances (note 27)	13 671	7 497
Remboursement du gouvernement du Québec à recevoir	22 565	22 039
Papiers commerciaux adossés à des actifs (note 17)	19 815	19 314
Pièces de rechange des trains de banlieue	5 252	5 564
	61 303	75 130
PASSIF		
Découvert bancaire	2 358	—
Fournisseurs et frais courus (note 22)	63 045	69 454
Instruments financiers dérivés (note 19)	2 081	—
Dû au fonds d'immobilisations	4 479	2 025
	71 963	72 479
SOLDE DU FONDS		
Déficit non affecté et cumul du résultat étendu	(14 083)	(772)
Surplus affecté (note 15)	3 423	3 423
	(10 660)	2 651
	61 303	75 130

Les notes font partie intégrante des états financiers.

29. RÉSULTATS ET SURPLUS DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2008 $	2007 (Retraité) $
PRODUITS		
Virement des subventions reportées du MTQ et autres (note 23)	17 338	16 869
Contributions municipales (note 7)	28 945	24 814
Revenus d'intérêts	41 828	39 582
Autres revenus	3 679	2 763
	91 790	83 628
CHARGES		
Frais d'intérêts sur dette à long terme	46 396	43 219
Études de faisabilité des projets	4 185	8 347
Amortissement des immobilisations corporelles	33 095	31 381
Autres dépenses	49	122
	83 725	83 069
BÉNÉFICE AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	8 065	593
Dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs (note 17)	67	(1 323)
BÉNÉFICE (DÉFICIT) NET AVANT RÉSULTAT ÉTENDU	8 132	(730)
RÉSULTAT ÉTENDU		
Gains non matérialisés sur contrat de swap de devises désignés comme couverture de flux de trésorerie (note 19)	32 310	—
SURPLUS NON AFFECTÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	213 510	214 240
SURPLUS NON AFFECTÉ ET CUMUL DU RÉSULTAT ÉTENDU À LA FIN DE L'EXERCICE	253 952	213 510

Les notes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2008 LES MONTANTS SONT EN MILLIERS DE DOLLARS

30. BILAN DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2008 $	2007 (Retraité) $
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	4357	3974
Papiers commerciaux adossés à des actifs (note 17)	3232	3165
À recevoir du MTQ	949754	874749
Autres subventions à recevoir	2087	1814
Métro de Laval destiné au transfert (note 8)	663182	660040
Immobilisations corporelles (note 8)	701341	577574
Instruments financiers dérivés (note 19)	32310	–
À recevoir du fonds d'exploitation	4479	2525
	2360744	2123841
PASSIF		
Emprunts à court terme (note 12)	18000	–
Fournisseurs et frais courus (note 22)	72335	94496
Dette à long terme (note 13)	966866	873181
Subventions reportées (note 23)	1049591	942654
	2106792	1910331
SOLDE DU FONDS		
SURPLUS NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	253952	213510
	2360744	2123841

Les notes font partie intégrante des états financiers.

	2008 $
	–
	13671
	22565
	19815
	5252
	61303
	2358
	63045
	2081
	4479
	71963
	(14083)
	3423
	(10660)
	61303

	2008 $
	17338
	28745
	41828
	3679
	91790
	46396
	4185
	33095
	49
	83725
	8065
	67
	8132
	32310
	213510
	253952

	2008 $
	4357
	3232
	949756
	2087
	663182
	701341
	32310
	4479
	2360744
	18000
	72335
	966866
	1049591
	2106792
	253952
	2360744

RÉSEAUX DE L'AMT, EN BREF

TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	Gares	Stationnements incitatifs			Achalandage (passagers train)		
Lignes Montréal /		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grand total	**52**	**39**	**1 215**	**16 217**	**15 698 500**	**16 099 000**	**4,0 %**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	Stationnements incitatifs					Achalandage train (M+D train)	
Montréal/Deux-Montagnes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	**361**	**5 762**	**1 286 500**	**91 %**	**87 %**	**15 374 000**	**-0,9 %**
Montréal/Dorion-Rigaud							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	**442**	**3 736**	**576 500**	**69 %**	**68 %**	**7 130 000**	**9,1 %**
Montréal/Blainville—Saint-Jérôme							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	**193**	**3 051**	**544 400**	**68 %**	**70 %**	**4 462 500**	**5,5 %**
Montréal/Mont-Saint-Hilaire							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	**152**	**2 777**	**442 300**	**73 %**	**76 %**	**3 182 900**	**5,8 %**
Montréal/Delson-Candiac							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	**77**	**891**	**122 200**	**59 %**	**58 %**	**1 247 400**	**5,5 %**
Total — Trains de banlieue	**1 215**	**16 217**	**2 891 900**	**77 %**	**77 %**	**31 396 800**	**3,0 %**

1. Gares communes aux lignes Dorion-Rigaud, Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac 2. Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

RÉSEAUX DE L'AMT, EN BREF

TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS	Arrêts	Stationnements incitatifs			Achalandage (passagers autobus)		
		Stationnements 2008	Places vélos 2008	Places autos 2008	Résultats 2008	Objectif 2009	Variation 2008-07
Express Chevrier	3	1	21	1989	1 214 800	1 300 000	11,9 %
Express 2[illegible]	3	—	—	—	31 100	—	—
Express [illegible]	3	—	—	—	6 800	105 000	—
Grand total	**9**	**1**	**21**	**1 989**	**1 253 900**	**1 405 000**	**19,5 %**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	Autobus		Achalandage (M+D au terminus)	
	Réseaux	Lignes	Résultats 2008	Variation 2008-07
Angrignon	4	35	6 815 300	-0,2 %
Brossard	4	41	2 332 000	1,6 %
Cartier	2	34	4 945 300	—
Côte-Vertu	3	33	11 778 200	1,9 %
De Montarville	2	4	146 200	—
Henri-Bourassa Nord	4	1	1 248 100	-23,1 %
Henri-Bourassa Sud	1	14	8 865 500	-4,5 %
Le Carrefour	1	15	555 600	17,8 %
Longueuil	3	54	12 956 900	6,9 %
Montmorency	1	17	4 866 400	—
Radisson	5	15	3 929 200	7,1 %
Repentigny	4	12	332 600	5,2 %
Centre-ville	38	75	11 410 800	2,5 %
Saint-Eustache	1	8	308 400	14,5 %
Sainte-Thérèse	3	14	931 500	-5,2 %
Terrebonne	1	19	1 832 300	7,9 %
Total	**52**	**379**	**71 153 700**	**2,8 %**

AXES MÉTROPOLITAINS	Mesures préférentielles	Voies réservées (km)	
		Pointe du matin	Pointe du soir
A20/ Brosseau Tellier	—	1,5	1,5
A25	—	2,8	2,8
A10/ Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCL	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	—	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	—	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/NTCL-138/Brosseau Marcoux	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
[illegible]	—	3,5	—
Côte-des-Neiges	—	5,1	4,8
Henri-Bourassa	—	8,3	8,3
Le Carrefour/Laval Nord	—	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. des Laurentides	oui	2,4	1,1
Pont Victoria/des Irlandais	oui	0,2	0,1
Route 116	—	1,2	1,2
Route 132/Montarville	—	2,0	—
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	—	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	5,8
Lacordaire/Notre-Dame		2,1	2,1
Total		**85,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	Stationnements incitatifs				Achalandage (automobiles)	
	Places vélos 2008	Places autos 2008	Taux d'occupation Rés. 2007	Taux d'occupation Prév. 2008	Résultats 2008	Variation 2008-07
Angrignon	98	750	57 %	55 %	120 100	13,7 %
Brossard-Chevrier	20	1 989	88 %	89 %	445 000	18,8 %
Brossard-Panama	70	958	100 %	100 %	249 800	2,6 %
Cartier	40	465	98 %	98 %	105 500	38,5 %
Chambly	7	335	94 %	87 %	62 800	9,2 %
Châteauguay	16	369	75 %	89 %	74 400	13,1 %
De Montarville	20	507	15 %	57 %	43 800	—
De Mortagne	10	125	46 %	41 %	10 000	-9,7 %
Georges-Gagné	16	432	71 %	76 %	82 700	7,5 %
La Prairie	7	507	90 %	98 %	112 400	9,8 %
Le Carrefour	30	226	7 %	20 %	11 200	80,2 %
Longueuil	429	2 370	70 %	65 %	385 000	4,8 %
Mercier	7	33	81 %	95 %	7 900	9,7 %
Montmorency	180	1 217	82 %	89 %	270 300	—
Namur	8	428	97 %	89 %	96 100	-7,8 %
Radisson	20	518	100 %	96 %	125 800	-6,3 %
Repentigny	16	242	83 %	73 %	45 300	12,7 %
Seigneurial	16	125	40 %	50 %	15 600	9,9 %
Saint-Eustache	31	30	64 %	78 %	2 900	21,9 %
Sainte-Julie	15	348	98 %	100 %	73 000	19,3 %
Sherbrooke	0	279	44 %	56 %	39 400	10,7 %
Terrebonne	63	857	82 %	91 %	194 800	16,8 %
Total	**1 489**	**12 763**	**75 %**	**81 %**	**2 579 800**	**16,1 %**
GRAND TOTAL — STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	**2 904**	**28 980**	**76 %**	**79 %**	**5 471 700**	**7,6 %**

TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	Gares	Stationnements incitatifs			Achalandage (passagers train)		
Grand total	52	39	1 215	16 217	15 698 500	16 099 000	4,0 %

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	Stationnements incitatifs				Achalandage train (M+O train)	
Total	351	5 762	1 206 500	91 %	87 %	15 374 000	-0,9 %
Total	442	3 736	576 500	69 %	68 %	7 130 000	9,1 %
Total	193	3 051	544 400	68 %	70 %	4 462 500	5,5 %
Total	152	2 777	442 300	73 %	76 %	3 182 900	5,8 %
Total	77	891	122 200	59 %	58 %	1 247 400	5,5 %
Total — Trains de banlieue	1 215	16 217	2 891 900	77 %	77 %	31 396 800	3,0 %

RÉSEAUX DE L'AMT, EN BREF

TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS	Arrêts	Stationnements incitatifs			Achalandage (passagers autobus)		
Grand total	9	1	21	1 989	1 253 900	1 405 000	19,5 %

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	Autobus		Achalandage (M+D au terminus)	
Total	52	370	71 153 700	2,0 %

AXES MÉTROPOLITAINS	Mesures préférentielles	Voies réservées (km)		
Total			85,2	73,5

STATIONNEMENTS INCITATIFS	Stationnements incitatifs				Achalandage (automobiles)	
Total	1 689	12 763	75 %	81 %	2 379 800	14,1 %
GRAND TOTAL — STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	2 904	28 980	76 %	79 %	5 471 700	7,6 %

Photographies /
Jean-François Bérubé
Gabriel Ionce
Michel Vencault

Banques de photos /
Getty Images

Publication /
Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 23e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2

Téléphone : 514 287-2464
Télécopieur : 514 287-2460
www.amt.qc.ca

Dépôt /
Bibliothèque nationale, 2009
ISBN 978-2-550-55844-6